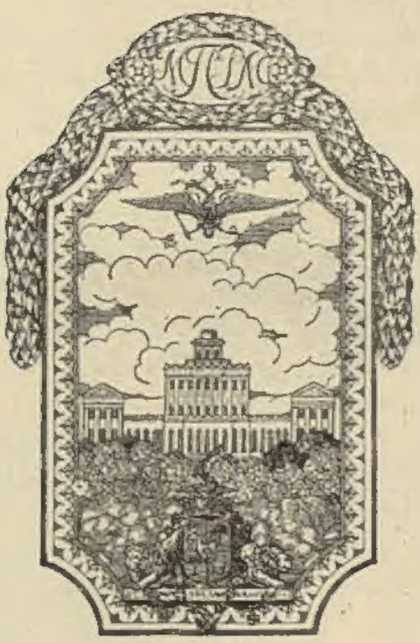
Ll 423/74
т 3

И 423/74

Баронъ А. И. Дельвигъ.

МОИ ВОСПОМИНАНІЯ.

ТОМЪ III.



Инв. 220

ИЗДАНІЕ
Императорскаго Московскаго и Румянцовскаго
МУЗЕЯ.

Государственная
библиотека
им. В. И. ЛЕНИНА
7654-47.

поставщикъ двора его величества
т-ва скоропечатня а.а.левенсонъ москва

1913.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

ГЛАВА VIII. 1858—1862 г. Мысль объ устройствѣ желѣзной дороги между Москвою и Сергіевскимъ посадомъ. Начальникъ изысканій по устройству этой дороги М. Р. Богомолецъ. Мытищинскій водопроводъ въ зиму 1858—1859 г. Болѣзнь моей жены. С. М. Баратынская съ дѣтьми въ Москвѣ. Ѳ. В. Чижовъ. И. К Бабстъ. Моя статья «Историческое обозрѣніе искусства проводить воду». Представленіе и утвержденіе устава общества Московско-Ярославской желѣзной дороги. Высочайшее благоволеніе, объявленное 12 апрѣля 1859 г. Мои знакомые въ Петербургѣ. Увольненіе графа А. А. Закревскаго отъ званія Московскаго военнаго генералъ-губернатора. Назначеніе на эту должность графа С. Г. Строганова. Данныя мнѣ порученія по наблюденію за устройствомъ часовъ для Петропавловской въ Петербургѣ крѣпости и по вопросу о проходѣ судовъ большихъ размѣровъ по р. Москвѣ. К. И. Марченко. Засѣцкіе въ Вюрцбургѣ. Избраніе въ старшины Московскаго англійскаго клуба. Непремѣнный секретарь Московскаго общества сельскаго хозяйства С. А. Масловъ и графъ Н. С. Толстой. Московскіе водопроводы въ 1859 г. Общество прачешныхъ въ Москвѣ. Неудовольствіе съ Н. П. Шиповымъ по дѣламъ желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада. Посѣщеніе митрополита Филарета учредителями общества означенной дороги. Подписка на акціи Московско-Ярославской и Московско-Саратовской желѣзныхъ дорогъ. Статья «Троицкая дорога» и брошюра «Московско-Сергіевская желѣзная дорога отъ учредителей». Сравненіе полученныхъ съ 1863 по 1869 г. доходовъ съ этой дороги съ исчисленными въ означенной брошюрѣ. Окончательный разборъ акцій Московско-Ярославской дороги. Назначеніе графа С. Г. Строганова попечителемъ къ Наслѣднику Престола и П. А. Тучкова Московскимъ военнымъ генералъ-губернаторомъ. Увольненіе графа Б. А. Перовскаго отъ должности начальника штаба корпуса путей сообщенія и назначеніе его помощникомъ къ графу С. Г. Строганову. Разсмотрѣніе представленія объ учрежденіи общества по устройству снабженія г. Одессы водою изъ р. Днѣстра. Разсмотрѣніе предположенія объ учрежденіи общества снабженія русскихъ городовъ водою и освѣщенія ихъ газомъ. Пятидесятилѣтній юбилей Института инженеровъ путей сообщенія. Моя статья «Изслѣдованія г. Дарси о движеніи воды въ трубахъ». Образованіе правленія общества Московско-Ярославской желѣзной дороги и избраніе меня въ директоры-техники. Мои денежныя дѣла. Разсмотрѣніе въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ проектовъ Сергіевской желѣзной дороги. Подряды по устройству желѣзной дороги до Сергіевскаго посада. Приступъ къ работамъ Саратовской желѣзной дороги и П. Г. фонъ-Дервизъ. Моя статья «Московскіе водопроводы въ 1859 г.» и занятія по Московскимъ водопроводамъ въ 1860 г.

Статья въ художественномъ листкѣ «Московскіе Мытищинскіе водопроводы». Освидѣтельствованіе съ Д. И. Журавскимъ и А. А. Казначеевымъ мостовъ на желѣзной дорогѣ между Москвою и Владиміромъ. Подрядъ по устройству желѣзной дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода. Положеніе дѣлъ въ главномъ обществѣ желѣзныхъ дорогъ. Статья «Нѣсколько словъ по поводу новыхъ льготъ, испрашиваемыхъ главнымъ обществомъ желѣзныхъ дорогъ». Цесаревичъ Николай Александровичъ. Поѣздка за границу для заказа паровозовъ, вагоновъ, рельсъ и пр. Механикъ Гартмейеръ. Кенигсбергская и Берлинская желѣзнодорожныя станціи. Флугъ, фонъ-Унруэ и Борзигъ и ихъ заведенія въ Берлинѣ. Вюрцбургъ. Висбаденъ и Засѣцкіе. Гостинница въ Парижѣ. Мои знакомые въ Парижѣ. Заведеніе Кайля въ Парижѣ. Брюссель. Квартира въ частномъ домѣ въ Лондонѣ. А. И. Герценъ. Поѣздка на заводы въ Англіи и Д. С. Арсеньевъ. Манчестеръ. Отъ Ливерпуля до Лондона. Обратный путь отъ Лондона до Москвы. Н. В. Танѣевъ, его мать и братъ. Чрезвычайное общее собраніе 21 декабря 1860 г. Отказъ Шиповыхъ уплачивать взносы по акціямъ. Преслѣдованія моего брата Николая за его поѣздку по Италіи. С. Д. Безобразовъ. Мои статьи «По поводу статьи академика Гельмерина объ артезіанскихъ колодцахъ» и «Московскіе водопроводы въ 1860 г.». 19 февраля 1861 г. Столкновеніе съ Московскимъ оберъ-полиціймейстеромъ Потаповымъ. Избраніе меня въ судьи по дѣлу Саратовской желѣзной дороги. Полученіе ордена Станислава I ст. Подрядъ на постройку Московской станціи Сергіевской желѣзной дороги. Поѣздка моей жены и Н. Д. Танѣевой за границу. Мое представленіе Государю въ Москвѣ. Нижегородскіе дворяне у министра внутреннихъ дѣлъ Валуева въ Москвѣ. Поврежденіе моста черезъ р. Учу на Сергіевской желѣзной дорогѣ. Моя статья «Еще нѣсколько словъ по поводу новыхъ льготъ главному обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ». Дѣйствія совѣта этого общества, Колиньона и другихъ служащихъ въ обществѣ. Разсмотрѣніе представленій означеннаго совѣта въ главномъ управленіи путей сообщенія. Графъ Д. Н. Блудовъ въ Москвѣ. Назначеніе меня главнымъ инспекторомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Общее собраніе акціонеровъ главнаго общества желѣзныхъ дорогъ 2 августа 1861 г. Обязанности правительственныхъ главнаго инспектора и инспекторовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Положеніе этихъ дорогъ при назначеніи меня главнымъ инспекторомъ. Полиція на желѣзныхъ дорогахъ. Составленіе новаго устава главнаго общества желѣзныхъ дорогъ. Правительственные члены въ совѣтѣ этого общества и въ обществахъ желѣзныхъ дорогъ, учрежденныхъ въ 1874 г. Моя жизнь въ Петербургѣ въ августѣ 1861 г. Осмотръ Риго-Динабургской желѣзной дороги передъ ея открытіемъ и князь А. А. Суворовъ. Поѣздка въ Ковно для встрѣчи моей жены. Г. И. Филиппсонъ и безпорядки въ университетахъ. Вызовъ Государемъ Мельникова въ Крымъ. Поѣздка моя въ Москву. Происшествіе на Нижегородской желѣзной дорогѣ. Строитель участка этой дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода и его подчиненные. Объясненіе съ Чевкинымъ по возвращеніи съ Нижегородской желѣзной дороги и инспекторъ этой дороги А. А. Казначеевъ. Мои служебныя занятія въ Петербургѣ. Мои знакомые въ Петербургѣ. Открытіе Волго-Донской и Гельсингфорсъ-Тавастгустской желѣзныхъ дорогъ. Освидѣтельствованіе участка желѣзной дороги между Динабургомъ и Ковно передъ его открытіемъ и осмотръ участка отъ Ландварова до Варшавы. Реформы въ управленіи Царствомъ Польскимъ и назначеніе С. В. Кербедза. С.-Петербургскіе водопроводы. Моя статья «The Moscow Waterworks». Ежедневное полученіе Мытищинской воды въ Петербургѣ. Служебныя награды чинамъ инспекцій и жандармскихъ поли-

цейскихъ управленій на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ и начальникъ полицейскаго управленія С.-Петербурго - Варшавской дороги Житковъ. К. В. Чевкинъ и В. А. Фадѣевъ. Поѣздка въ Москву. Полученіе А. А. Казначеевымъ Станислава 2-ой ст. Московское общество въ отношеніи къ польскому возстанію. Назначеніе ко мнѣ инженеръ-поручика Зальмана. Общее собраніе главнаго общества желѣзныхъ дорогъ 15 мая 1861 г. Г. И. Филиппсонъ и князь Урусовъ. Петербургскіе пожары. Отъѣздъ великаго князя Константина Николаевича въ Варшаву. Покушеніе на него. С. В. Кербедзъ въ Варшавѣ. Гродненскій вице-губернаторъ князь Ю. А. Оболенскій Предположеніе о назначеніи меня товарищемъ главно-управляющаго путями сообщенія. Неправильная выдача моею женою 3000 р. во время моего отсутствія. Поѣздка Государя и Государыни въ Ригу. Поѣздка съ Чевкинымъ въ Москву и Нижній-Новгородъ и открытіе участка желѣзной дороги отъ Москвы до Коломны. Командированіе меня для осмотра Нижегородскаго шоссе. Порученіе мнѣ привести къ окончанію участокъ желѣзной дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода. Первый пассажирскій поѣздъ изъ Нижняго-Новгорода въ Москву 1 августа 1862 г. Мосты на участкѣ дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода. Первый поѣздъ по желѣзной дорогѣ отъ Москвы въ Сергіевскій посадъ 2 августа 1862 г. Открытіе дороги 18-го августа. Несчастный случай на Троицкой дорогѣ и поѣздка по ней Чевкина 25 -го августа. Мой секретарь И. К. Ренаръ Инженеры И. П. Павловскій и В. И. Потемкинъ. Переѣздъ на новую квартиру. Разсмотрѣніе проекта законоположеній по отчужденію частныхъ имуществъ для государственной надобности. Безпорядки въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія. Инженеръ В. А. Пановъ. Слѣдствіе по его доносу о злоупотребленіяхъ при расходованіи дровъ на Николаевской желѣзной дорогѣ. Рѣшеніе объ остановкѣ постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Новое несчастіе на Сергіевской дорогѣ въ октябрѣ 1862 г. Назначеніе Мельникова главноуправляющимъ путями сообщенія и отъѣздъ Чевкина за границу. Моя поѣздка для освидѣтельствованія участка дороги отъ Ландварова до Варшавы. Блюмъ, служащій въ главномъ обществѣ желѣзныхъ дорогъ. Открытіе участка отъ Варшавы до Ландварова 15 декабря 1862 г. и поведеніе Кербедза въ Варшавѣ. Составленіе правилъ объ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Инженеръ В. С. Семичевъ. Прекращеніе движенія по Волго-Донской желѣзной дорогѣ въ зимніе мѣсяцы. Совѣщанія Рейтерна и Мельникова о способахъ постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Слѣдствіе о злоупотребленіяхъ по эксплоатаціи Нижегородской желѣзной дороги. Представленіе Государю въ Москвѣ. Поѣздка Императора и Императрицы въ Троицкую Лавру. Состояніе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи къ 1 января 1863 года. 3

ГЛАВА IX. 1863—1867 гг. Сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, утвержденная 3 января 1863 года. Уставы обществъ Московско-Рязанской и Одессо-Кіевской желѣзныхъ дорогъ и Положеніе объ основныхъ условіяхъ для устройства Динабурго-Витебской желѣзной дороги. Записка по преобразованію высшихъ управленій желѣзными дорогами. Неудача образованія частныхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ. Петербургское собраніе сельскаго хозяйства и Англійскій клубъ. Распоряженія на С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ по случаю возстанія въ Польшѣ и въ Западныхъ губерніяхъ. Присутствіе на Петербургскихъ станціяхъ при выѣздахъ Государя въ окрестности. Полученіе Анненской ленты. Закладка конно-желѣзной дороги въ Петербургѣ. Осмотръ Замосковныхъ желѣзныхъ дорогъ и общее собраніе Общества Московско-Рязанской желѣзной дороги. Неудачная мѣра по

возстановленію цѣнности нашего рубля. Постройка барономъ Унгернъ-Штернбергомъ желѣзной дороги между Одессою и Парканами и впослѣдствіи до Балты. Празднованіе серебряной свадьбы. Назначеніе М. Н. Муравьева главнымъ начальникомъ Сѣверо-западнаго края и его выѣздъ изъ Петербурга. Н. Н. Муравьевъ (Карскій). Поѣздка моя по С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ и распоряженія М. Н. Муравьева. Варшава. Казнь Сѣраковскаго. Положеніе М. Н. Муравьева въ Вильнѣ. Порученіе наблюдать за постройкою водопровода въ Новочеркасскѣ. Командировка въ Новочеркасскъ по случаю безпорядковъ, произведенныхъ Донскими казаками на Грушевской желѣзной дорогѣ. Самарскій губернаторъ Н. А. Замятнинъ. Осмотръ Волго-Донской желѣзной дороги. П. Х. Граббе и В. А. Панаевъ. Переписка П. Х. Граббе съ Д. А. Милютинымъ и князь А. М. Дундуковъ-Корсаковъ. Жизнь въ Новочеркасскѣ и обратный путь до Нижняго-Новгорода. Цесаревичъ Николай Александровичъ въ Нижнемъ-Новгородѣ. Концессія на Московско-Севастопольскую желѣзную дорогу. Жизнь въ Павловскѣ. Поѣздка Государя и Государыни въ Нижній-Новгородъ и возвращеніе Государя въ Москву. Поѣздка Цесаревича Николая Александровича изъ Москвы въ Троицкую Лавру. Осмотръ строившагося участка Московско-Рязанской желѣзной дороги. Осмотръ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги и расчетъ съ желѣзными дорогами въ Царствѣ Польскомъ по расходамъ, вызваннымъ возстаніемъ. Награды чинамъ инспекціи и полицейскаго управленія С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги. Польскіе уроженцы на Нижегородской желѣзной дорогѣ. Комиссія для осмотра Ветлужскаго края. Макарьевскій мировой посредникъ Зоцъ. Мои денежныя дѣла. Графъ Н. С. Толстой въ Петербургѣ. Выкупъ надѣла въ моемъ Тамбовскомъ имѣніи. Назначеніе Н. А. Замятнина управляющимъ Земскимъ отдѣломъ. Жизнь въ зиму 1863—1864 годовъ въ Петербургѣ. Учрежденіе комиссіи для разсмотрѣнія предложеній на постройку частныхъ желѣзныхъ дорогъ и обсужденія общихъ и важныхъ вопросовъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, и учрежденіе общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги. Повѣрка изысканій для устройства желѣзной дороги между Москвою и Орломъ. Царскосельская желѣзная дорога. Поѣздка въ Москву для осмотра Замосковныхъ желѣзныхъ дорогъ и изысканій по дорогѣ между Москвою и Орломъ. Заграничный отпускъ. Поѣздка въ Карлсбадъ. Франценсбадъ. Франкфуртъ на-Майнѣ, Гамбургъ, Висбаденъ, Эмсъ, Кельнъ и заводъ Круппа, Амстердамъ, Гага, Брюссель. Наше посольство въ Парижѣ. Инспекторъ желѣзной дороги отъ Парижа къ Средиземному морю Тройо, его секретарь Полаа, чиновникъ министерства публичныхъ работъ во Франціи Витъ, главный директоръ мостовъ, шоссе и желѣзныхъ дорогъ во Франціи баронъ де-Франквиль и бывшій министръ внутреннихъ дѣлъ во Франціи Биксіо. М. Р. Богомолецъ въ Парижѣ и моя статья: «Управленіе путей сообщенія во Франціи». М. С. Волковъ, А. И. Баландинъ и Н. К. Кольманъ въ Мезонѣ. Ліонъ, Монъ-Сенисъ, Женева и Шафгаузенъ. Графъ Виртембергскій и взаимная ненависть разныхъ нѣмецкихъ національностей. Жизнь во Франценсбадѣ. Комиссіонеръ въ Hôtel d'Angleterre въ Берлинѣ. Предположенія объ учрежденіи въ Москвѣ комитета для устройства желѣзной дороги отъ Москвы на Югъ и о назначеніи меня предсѣдателемъ этого комитета. Постройка казною желѣзныхъ дорогъ. Сравненіе эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ казною и частными обществами. Учрежденіе креста въ память Кавказской войны. Засѣцкіе въ Россіи. Выборъ направленія желѣзной дороги между Москвою и Одессою. Распредѣленіе остатковъ отъ штатныхъ суммъ, ассигнуемыхъ на главную инспекцію и инспекціи частныхъ

желѣзныхъ дорогъ. Протяженіе верстъ, на которыхъ уступлена постройка желѣзныхъ дорогъ частнымъ обществамъ въ 1863 и 1864 годахъ и работы по Динабурго-Витебской желѣзной дорогѣ. Земскія учрежденія и судебные уставы. Ремонтъ и содержаніе подвижного состава Николаевской желѣзной дороги съ 1862 года по контракту съ Кайль и К⁰. Комиссія, учрежденная 27 января 1865 года для освидѣтельствованія пути и подвижного состава Николаевской желѣзной дороги. Докладъ этой комиссіи. Второй контрактъ съ Уайнансомъ на содержаніе и ремонтъ подвижного состава Николаевской желѣзной дороги. Невѣрное указаніе объ этомъ предметѣ автора статьи: «Исторія одного вѣдомства». Комиссія объ употребленіи войскъ на работахъ вѣдомства путей сообщенія. Полученіе короны къ Аннѣ 1-й степени. Потаповъ при Муравьевѣ въ Сѣверо-западномъ краѣ. Увольненіе Муравьева и Потапова изъ Сѣверо-западнаго края. Новыя цензурныя правила. Болѣзнь и кончина Цесаревича Николая Александровича. Похищеніе Ножинымъ своей сестры. Растрата Бильбасовымъ ввѣренныхъ ему нашихъ 4.200 рублей. Поѣздка въ Карлсбадъ. Столяръ Гюнтеръ въ Пиркенгаммерѣ. Галиція. Радзивилловъ. Братъ мой Николай начальникомъ 11-й пѣхотной дивизіи въ Кременцѣ. Почаевская Лавра. Мои замѣчанія на «Матеріалы и соображенія для составленія новаго проекта положенія о полевомъ управленіи войскъ въ военное время». Положеніе о награжденіи окончившихъ курсъ въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія гражданскими чинами и предположеніе о переименованіи военныхъ чиновъ, служащихъ въ гражданскихъ вѣдомствахъ, въ гражданскіе чины. Присвоеніе вѣдомству почтъ и телеграфовъ и вѣдомству путей сообщенія названія министерствъ. Устройство водоснабженія въ Новочеркасскѣ. Поѣздка Государя въ Варшаву и Ригу. Жизнь въ Петербургѣ. Служебныя занятія. Концессія на желѣзную дорогу отъ Витебска до Орла. Сѣть желѣзныхъ дорогъ къ 1 января 1866 года. Поѣздка въ Вержболово. Покушеніе на жизнь Государя 4 апрѣля 1866 года. Послѣдствіе покушенія. Графъ М. Н. Муравьевъ предсѣдатель слѣдственной комиссіи. Его смерть. Неправильно навязанная ленточка на моей венгерской медали. Опасенія новыхъ покушеній на жизнь Государя. Учрежденіе русскаго техническаго общества. Осмотръ Замосковныхъ желѣзныхъ дорогъ. Утвержденіе концессіи на Ряжско-Моршанскую желѣзную дорогу. Высочайшій рескриптъ 13 мая 1866 года на имя предсѣдателя комитета министровъ. Открытіе участка желѣзной дороги отъ Динабурга до Полоцка. Жизнь въ Павловскѣ. Поѣздка съ великимъ княземъ Константиномъ Николаевичемъ и съ Мельниковымъ по С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ до г. Острова. Осмотръ Мельниковымъ Динабурго-Витебской желѣзной дороги. День въ Витебскѣ и поѣздка съ Мельниковымъ въ Ригу. Инженеры путей сообщенія М. А. Ратьковъ-Рожновъ и П. А. Фадѣевъ. Австро-Прусская война. Инспекція работъ Кіево-Балтской желѣзной дороги. Концессія на Козлово-Воронежскую желѣзную дорогу. С. С. Поляковъ. Освидѣтельствованіе и открытіе Рязанско-Козловской желѣзной дороги. Жетоны на свободный проѣздъ по этой дорогѣ. Переѣздъ въ Петербургъ. Пріѣздъ Цесаревны въ Россію. Уставъ конножелѣзной дороги между станціями Карлеутъ и Каховской и открытіе желѣзной дороги отъ Полоцка до Витебска. Поѣздъ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги для принцевъ Прусскаго и Уэльскаго. Концессія на Курско-Кіевскую желѣзную дорогу и инспекція на ней. Высочайшее повелѣніе объ обязанностяхъ и подчиненіи жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ. Княжна Т. А. Волконская въ Петербургѣ. Сѣть частныхъ желѣзныхъ дорогъ къ 1 января 1867 года. Болѣзнь Н. А. Милютина. Моя поѣздка въ Варшаву для присоединенія управленія путей сообщенія въ Польшѣ къ

Стр.

министерству путей сообщенія въ Имперіи. Высочайшее повелѣніе объ этомъ присоединеніи. Мой братъ Николай въ Петербургѣ. Назначеніе лейбъ-медика Цицурина управляющимъ придворною медицинскою частью. Поѣздка моя въ Козловъ для изслѣдованія жалобъ грузоотправителей по Рязанско Козловской желѣзной дорогѣ. Крушеніе поѣзда на этой дорогѣ 8 февраля 1867 года. Наемъ дачи въ Лѣсномъ. Предложеніе графа С. Г. Строганова о принятіи мною на себя эксплоатаціи Николаевской желѣзной дороги. Продажа этой дороги главному обществу россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Концессія желѣзной дороги отъ Ельца до Грязей. Концессія на Орловско-Витебскую желѣзную дорогу. Статистическія таблицы, изданныя Ратьковымъ-Рожновымъ. Крушеніе Ковровскаго моста на р. Клязьмѣ. Полученіе Владиміра 2-й ст. Осмотръ Замосковныхъ желѣзныхъ дорогъ. Учрежденіе общества попеченія о раненыхъ и больныхъ воинахъ. Условія на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ Елисаветградо-Кременчугской и Тираспольско-Кишеневской и концессіи на Шуйско-Ивановскую, Риго-Митавскую и Поти-Тифлисскую желѣзныя дороги. Постановленіе о куреніи табаку на желѣзныхъ дорогахъ. Поѣздка Государя на Парижскую выставку и обратно. П. П. Мельниковъ въ Варшавѣ. Мои предположенія о преобразованіи главной инспекціи желѣзныхъ дорогъ. Вступленіе въ члены С.-Петербургскаго общества взаимнаго кредита. Болѣзнь моей жены 219

ПРИЛОЖЕНІЯ 435

МОИ ВОСПОМИНАНІЯ.

ТОМЪ III.

1858--1867.

ГЛАВА VIII.

1858—1862 г.

Мысль объ устройствѣ желѣзной дороги между Москвою и Сергіевскимъ посадомъ. Начальникъ изысканій по устройству этой дороги М. Р. Богомолецъ. Мытищинскій водопроводъ въ зиму 1858—1859 г. Болѣзнь моей жены. С. М. Баратынская съ дѣтьми въ Москвѣ. Ѳ. В. Чижовъ. И. К. Бабстъ. Моя статья «Историческое обозрѣніе искусства проводить воду». Представленіе и утвержденіе устава общества Московско-Ярославской желѣзной дороги. Высочайшее благоволеніе, объявленное 12 апрѣля 1859 г. Мои знакомые въ Петербургѣ. Увольненіе графа А. А. Закревскаго отъ званія Московскаго военнаго генералъ-губернатора. Назначеніе на эту должность графа С. Г. Строганова. Данныя мнѣ порученія по наблюденію за устройствомъ часовъ для Петропавловской въ Петербургѣ крѣпости и по вопросу о проходѣ судовъ большихъ размѣровъ по р. Москвѣ. К. И. Марченко. Засѣцкіе въ Вюрцбургѣ. Избраніе въ старшины Московскаго англійскаго клуба. Непремѣнный секретарь Московскаго общества сельскаго хозяйства С. А. Масловъ и графъ Н. С. Толстой. Московскіе водопроводы въ 1859 г. Общество прачешныхъ въ Москвѣ. Неудовольствіе съ Н. П. Шиповымъ по дѣламъ желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада. Посѣщеніе митрополита Филарета учредителями общества означенной дороги. Подписка на акціи Московско-Ярославской и Московско-Саратовской желѣзныхъ дорогъ. Статья «Троицкая дорога» и брошюра «Московско-Сергіевская желѣзная дорога отъ учредителей». Сравненіе полученныхъ съ 1863 по 1869 г. доходовъ съ этой дороги съ исчисленными въ означенной брошюрѣ. Окончательный разборъ акцій Московско-Ярославской дороги. Назначеніе графа С. Г. Строганова попечителемъ къ Наслѣднику Престола и П. А. Тучкова Московскимъ военнымъ генералъ-губернаторомъ. Увольненіе графа Б. А. Перовскаго отъ должности начальника штаба корпуса путей сообщенія и назначеніе его помощникомъ къ графу С. Г. Строганову. Разсмотрѣніе представленія объ учрежденіи общества по устройству снабженія г. Одессы водою изъ р. Днѣстра. Разсмотрѣніе предположенія объ учрежденіи общества снабженія русскихъ городовъ водою и освѣщенія ихъ газомъ. Пятидесятилѣтній юбилей Института инженеровъ путей сообщенія. Моя статья «Изслѣдованія г. Дарси о движеніи воды въ трубахъ». Образованіе правленія общества Московско-Ярославской желѣзной дороги и избраніе меня въ директоры-техники. Вознагражденіе за мои занятія по учрежденію означеннаго общества. Мои денежныя дѣла. Разсмотрѣніе въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ проектовъ Сергіевской желѣзной дороги. Затрудненія при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи въ началѣ 60-хъ годовъ. Подряды по устройству желѣзной дороги до Сергіевскаго посада. Мои сотрудники по устройству этой дороги. Приступъ къ работамъ Саратовской желѣзной дороги и П. Г. фонъ-Дервизъ. Комиссія для опредѣленія мѣстъ для станцій Ярославской и Саратовской желѣзныхъ

дорогъ. Мое лѣтнее помѣщеніе и перемѣна городской квартиры. Моя статья «Московскіе водопроводы въ 1859 г.» и занятія по Московскимъ водопроводамъ въ 1860 г. Статья въ художественномъ листкѣ «Московскіе Мытищинскіе водопроводы». Освидѣтельствованіе съ Д. И. Журавскимъ и А. А. Казначеевымъ мостовъ на желѣзной дорогѣ между Москвою и Владиміромъ. Подрядъ по устройству желѣзной дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода. Положеніе дѣлъ въ главномъ обществѣ желѣзныхъ дорогъ. Статья «Нѣсколько словъ по поводу новыхъ льготъ, испрашиваемыхъ главнымъ обществомъ желѣзныхъ дорогъ». Цесаревичъ Николай Александровичъ. Отчужденіе земель подъ Сергіевскую желѣзную дорогу. Подрядъ по устройству станцій на этой дорогѣ и Г. Д. Похитоновъ. Поѣздка за границу для заказа паровозовъ, вагоновъ, рельсъ и пр. Механикъ Гартмейеръ. Кенигсбергская и Берлинская желѣзнодорожныя станціи. Флугъ, фонъ-Унруэ и Борзигъ и ихъ заведенія въ Берлинѣ. Вюрцбургъ. Висбаденъ и Засѣцкіе. Гостинница въ Парижѣ. Мои знакомые въ Парижѣ. Заведеніе Кайля въ Парижѣ. Брюссель. Квартира въ частномъ домѣ въ Лондонѣ. А. И. Герценъ. Поѣздка на заводы въ Англіи и Д. С. Арсеньевъ. Манчестеръ. Отъ Ливерпуля до Лондона. Обратный путь отъ Лондона до Москвы. Н. В. Танѣевъ, его мать и братъ. Мой заграничный заказъ для Сергіевской желѣзной дороги. Чрезвычайное общее собраніе 21 декабря 1860 г. Отказъ Шиповыхъ уплачивать взносы по акціямъ. Преслѣдованія моего брата Николая за его поѣздку по Италіи. С. Д. Безобразовъ. Мои статьи «По поводу статьи академика Гельмерина объ артезіанскихъ колодцахъ» и «Московскіе водопроводы въ 1860 г.». 19 февраля 1861 г. Столкновеніе съ Московскимъ оберъ-полиціймейстеромъ Потаповымъ. Избраніе меня въ судьи по дѣлу Саратовской желѣзной дороги. Полученіе ордена Станислава I ст. Подрядъ на постройку Московской станціи Сергіевской желѣзной дороги. Поѣздка моей жены и Н. Д. Танѣевой за границу. Мое представленіе Государю въ Москвѣ. Нижегородскіе дворяне у министра внутреннихъ дѣлъ Валуева въ Москвѣ. Поврежденіе моста черезъ р. Учу на Сергіевской желѣзной дорогѣ. Моя статья «Еще нѣсколько словъ по поводу новыхъ льготъ главному обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ». Дѣйствія совѣта этого общества, Колиньона и другихъ служащихъ въ обществѣ. Разсмотрѣніе представленій означеннаго совѣта въ главномъ управленіи путей сообщенія. Графъ Д. Н. Блудовъ въ Москвѣ. Назначеніе меня главнымъ инспекторомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Общее собраніе акціонеровъ главнаго общества желѣзныхъ дорогъ 2 августа 1861 г. Обязанности правительственныхъ главнаго инспектора и инспекторовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Положеніе этихъ дорогъ при назначеніи меня главнымъ инспекторомъ. Полиція на желѣзныхъ дорогахъ. Составленіе новаго устава главнаго общества желѣзныхъ дорогъ. Правительственные члены въ совѣтѣ этого общества и въ обществахъ желѣзныхъ дорогъ, учрежденныхъ въ 1874 г. Избраніе четырехъ правительственныхъ членовъ въ совѣтъ главнаго общества желѣзныхъ дорогъ и въ ихъ числѣ И. Н. Колесова. Отношенія послѣдняго по званію члена совѣта главнаго общества къ министру финансовъ Рейтерну. Моя жизнь въ Петербургѣ въ августѣ 1861 г. Осмотръ Риго-Динабургской желѣзной дороги передъ ея открытіемъ и князь А. А. Суворовъ. Поѣздка въ Ковно для встрѣчи моей жены. Г. И. Филипсонъ и безпорядки въ университетахъ. Вызовъ Государемъ Мельникова въ Крымъ. Поѣздка моя въ Москву. Происшествіе на Нижегородской желѣзной дорогѣ. Строитель участка этой дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода и его подчиненные. Объясненіе съ Чевкинымъ по возвращеніи съ Нижегородской желѣзной дороги и инспекторъ этой дороги А. А. Казначеевъ. Мои служебныя занятія въ Петербургѣ. Мои знакомые въ Петербургѣ. Открытіе Волго-Донской и Гельсингфорсъ-Тавастгустской желѣзныхъ дорогъ. Освидѣтельствованіе участка желѣзной дороги между Динабургомъ и Ковно передъ его открытіемъ и осмотръ участка отъ Ландварова до Варшавы. Реформы въ управленіи Царствомъ Польскимъ и назначеніе С. В. Кербедза начальникомъ управленія путей сообщенія въ царствѣ и главнымъ распорядителемъ по окончанію устройства желѣзной дороги между Ландваровымъ и Варшавою. С.-Петербургскіе водопроводы. Моя статья «The Moscow Waterworks». Ежедневное

полученіе Мытищинской воды въ Петербургѣ. Служебныя награды чинамъ инспекцій и жандармскихъ полицейскихъ управленій на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ и начальникъ полицейскаго управленія С.-Петербурго-Варшавской дороги Житковъ. К. В. Чевкинъ и В. А. Фадѣевъ. Поѣздка въ Москву. Полученіе А. А. Казначеевымъ Станислава 2-ой ст. Московское общество въ отношеніи къ польскому возстанію. Назначеніе ко мнѣ инженеръ-поручика Зальмана. Общее собраніе главнаго общества желѣзныхъ дорогъ 15 мая 1861 г. Г. И. Филипсонъ и князь Урусовъ. Петербургскіе пожары. Отъѣздъ великаго князя Константина Николаевича въ Варшаву. Покушеніе на него. С. В. Кербедзъ въ Варшавѣ. Мое возвращеніе изъ Варшавы въ Петербургъ съ адъютантомъ великаго князя, княземъ Ухтомскимъ. Гродненскій вице-губернаторъ князь Ю. А. Оболенскій. Предположеніе о назначеніи меня товарищемъ главноуправляющаго путями сообщенія. Неправильная выдача моею женою 3000 т. р. во время моего отсутствія. Участіе въ этомъ дѣлѣ моего секретаря Эрберга и его увольненіе. Поѣздка Государя и Государыни въ Ригу. Динабургъ. Праздникъ въ Копенгаузенѣ. Понятіе прибалтійскихъ дворянъ объ ихъ отношеніяхъ къ Россіи. Отъѣздъ Чевкина изъ Копенгаузена въ Петербургъ. Рига. Мое возвращеніе въ Петербургъ. Поѣздка съ Чевкинымъ въ Москву и Нижній-Новгородъ и открытіе участка желѣзной дороги отъ Москвы до Коломны. Обратная поѣздка съ Чевкинымъ до Владиміра. Командированіе меня для осмотра Нижегородскаго шоссе. Порученіе мнѣ привести къ окончанію участокъ желѣзной дороги отъ Владиміра до Нижняго - Новгорода. Первый пассажирскій поѣздъ изъ Нижняго-Новгорода въ Москву 1 августа 1862 г. Мосты на участкѣ дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода. Первый поѣздъ по желѣзной дорогѣ отъ Москвы въ Сергіевскій посадъ 2 августа 1862 г. Открытіе дороги 18-го августа. Русская одежда кондукторовъ на желѣзныхъ дорогахъ; жетоны и альбомы желѣзныхъ дорогъ. Несчастный случай на Троицкой дорогѣ и поѣздка по ней Чевкина 25-го августа. Обѣдъ по случаю окончанія этой дороги. Мой секретарь И. К. Ренаръ. Инженеры И. П. Павловскій и В. И. Потемкинъ. Переѣздъ на новую квартиру. Разсмотрѣніе проекта законоположеній по отчужденію частныхъ имуществъ для государственной надобности. Безпорядки въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія. Инженеръ В. А. Пановъ. Слѣдствіе по его доносу о злоупотребленіяхъ при расходованіи дровъ на Николаевской желѣзной дорогѣ. Рѣшеніе объ остановкѣ постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Новое несчастіе на Сергіевской дорогѣ въ октябрѣ 1862 г. Назначеніе Мельникова главноуправляющимъ путями сообщенія и отъѣздъ Чевкина за границу. Моя поѣздка для освидѣтельствованія участка дороги отъ Ландварова до Варшавы. Блюмъ, служащій въ главномъ обществѣ желѣзныхъ дорогъ. Открытіе участка отъ Варшавы до Ландварова 15 декабря 1862 г. и поведеніе Кербедза въ Варшавѣ. Составленіе правилъ объ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Инженеръ В. С. Семичевъ. Прекращеніе движенія по Волго-Донской желѣзной дорогѣ въ зимніе мѣсяцы. Совѣщанія Рейтерна и Мельникова о способахъ постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Слѣдствіе о злоупотребленіяхъ по эксплоатаціи Нижегородской желѣзной дороги. Представленіе Государю въ Москвѣ. Поѣздка Императора и Императрицы въ Троицкую Лавру. Мое возвращеніе въ Петербургъ. Возобновленіе знакомства съ Меньковымъ. Состояніе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи къ 1 января 1863 года.

На масляницѣ 1858 г., передъ отъѣздомъ за границу, я обѣдалъ у генералъ-адъютанта Сергѣя Павловича Шипова. Въ числѣ обѣдающихъ были братья Шипова, Александръ, Дмитрій и Николай. Разговоръ, между прочимъ, коснулся устройства желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, и братья Шиповы заявляли сожалѣніе, что, по недостаточнымъ свѣдѣніямъ русскихъ инженеровъ путей сообщенія, необходимо было прибѣгнуть къ образованію главнаго общества русскихъ желѣзныхъ дорогъ, котораго иностранные администраторы и инженеры уже выказали въ первый годъ существованія общества свою нерасчетливость въ употребленіи денегъ, какъ на постройки, такъ и на содержаніе личнаго состава, а равно и пренебреженіе къ русскимъ помѣщикамъ при занятіи ихъ земель подъ желѣзныя дороги и къ русскимъ мастеровымъ и рабочимъ, которыхъ они били и съ которыми вообще обращались, какъ со скотами.

Я возражалъ Шиповымъ, что напрасно они считаютъ нашихъ инженеровъ неспособными къ устройству желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ дорога между двумя столицами, построенная русскими инженерами, признается очень хорошею, но что правительство, при учрежденіи главнаго общества русскихъ желѣзныхъ дорогъ, прибѣгло, за недостаткомъ капиталовъ въ Россіи, къ иностраннымъ капиталистамъ, которые поставили условіемъ, чтобы главный администраторъ и часть инженеровъ были иностранцы.

Я присовокупилъ, что если бы русскіе капиталисты собрали достаточныя суммы для постройки желѣзной дороги, то я нашелъ бы русскихъ инженеровъ для исполненія работъ, что хотя извѣстный откупщикъ Василій Александровичъ Кокоревъ предлагаетъ составить капиталъ на постройку желѣзной дороги между рѣками Волгою и Дономъ, работами которой будетъ руководить П. П. Мельниковъ, но, по ея отдаленности и невозможности получать проценты на затраченный капиталъ, ея хорошее устройство не разувѣритъ русскую публику въ томъ, что мы въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ не можемъ обойтись безъ иностранцевъ, а потому я полагалъ нужнымъ устроить русскими капиталистами и инженерами дорогу, идущую отъ Москвы по такому направленію, по которому можно было бы ожидать, что дорога можетъ приносить проценты на затраченный капиталъ.

Главному обществу желѣзныхъ дорогъ была уже предоставлена постройка дорогъ отъ Москвы по двумъ направленіямъ, а именно на югъ и на Нижній-Новгородъ. Извѣстно было, что учреждалось особое общество для постройки дороги отъ Москвы черезъ Рязань въ Саратовъ. Оставалось одно выгодное для постройки желѣзной дороги отъ Москвы направленіе, именно на Ярославль, но въ виду значительности требующагося капитала, на собраніе котораго потребовалось бы много времени, я полагалъ ограничиться на первое время устройствомъ дороги до Сергіевскаго посада.

Братья Шиповы объявили, что они готовы составить общество для приведенія моей мысли въ исполненіе.

Вскорѣ я уѣхалъ за границу. По моемъ возвращеніи снова начались толки объ образованіи означеннаго общества и къ тремъ братьямъ Шиповымъ присоединились откупщики Николай Гавриловичъ Рюминъ и Иванъ Ѳеодоровичъ Мамонтовъ. Въ число учредителей общества они пригласили меня.

Братья Шиповы, Рюминъ и Мамонтовъ содержали питейные откупа, и потому въ началѣ іюля 1858 г. отправились въ Петербургъ на торги, назначенные на содержаніе этихъ откуповъ съ 1859 г. по 1862 г.

Эти торги были послѣдніе, такъ какъ съ 1 января 1863 г. питейные откупа были замѣнены свободною продажею хлѣбнаго вина съ уплатою за него акциза и взятіемъ патентовъ на право торговли виномъ.

По знакомству Шиповыхъ съ П. П. Мельниковымъ, они обратились къ нему съ просьбою написать прошеніе къ главноуправляющему путями сообщенія Чевкину о дозволеніи произвести изысканія для устройства желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада.

Въ XI главѣ «Моихъ воспоминаній» я подробно излагаю о томъ, какъ Мельниковъ написалъ это прошеніе, которое, вѣроятно, повело бы къ отказу со стороны Чевкина, и какъ это прошеніе было исправлено.

Въ это же время (19 іюля 1858 г.) былъ Высочайше утвержденъ уставъ общества Волго-Донской желѣзной дороги и пароходства, котораго учредителями были Мельниковъ и Василій Александровичъ Кокоревъ. Послѣдній, бывшій тогда однимъ изъ главныхъ винныхъ откупщиковъ, находясь въ хорошихъ отношеніяхъ съ учредителями общества желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада, надѣялся привлечь ихъ капиталы къ своему предпріятію, а потому и онъ и Мельниковъ были недовольны тѣмъ, что они начинаютъ отдѣльное предпріятіе.

Это подало поводъ Шиповымъ думать, что Мельниковъ нарочно составилъ для нихъ такое прошеніе, которое могло послужить поводомъ къ уничтоженію предпріятія при самомъ его началѣ.

Кокореву тѣмъ необходимѣе было расчитывать на капиталы вышеупомянутыхъ откупщиковъ, что онъ, представляя уставъ Волго-Донской дороги, заявилъ, что будетъ ее строить безъ гарантіи правительства, въ увѣренности, что акціи, въ виду выгодности предпріятія, будутъ разобраны публикою.

Извѣстно, что надежды его не сбылись и что онъ принужденъ былъ оставить за собою едва ли не всѣ акціи и впослѣдствіи просить объ уменьшеніи основного капитала общества съ 8.000.000 до 6.400.000 р. и о дарованіи гарантіи правительства на этотъ капиталъ въ 4½% чистаго годового дохода.

Впослѣдствіи, когда дѣла Кокорева пришли въ очень дурное положеніе и на немъ числились большія недоимки по виннымъ откупамъ 1859—1862 г., правительство, по его просьбѣ, приняло въ уплату недоимокъ принадлежавшія ему акціи (суммою, кажется, до 3.000.000 руб.) по 90 р. за сто по тому расчету, что банковые билеты по номинальной цѣнѣ

въ 100 р. приносятъ 5 р. годовыхъ процентовъ, а означенныя акціи гарантированы 4½%.

Въ іюлѣ же мѣсяцѣ я пріѣхалъ въ Петербургъ для пріема доставленныхъ изъ Англіи водоподъемныхъ паровыхъ машинъ для Мытищинскаго водопровода.

Вскорѣ, послѣ данныхъ мною Чевкину объясненій о предположеніяхъ учредителей по устройству желѣзной дороги до Сергіевскаго посада, получено Высочайшее разрѣшеніе на производство изысканій для этого устройства.

По моемъ возвращеніи въ Москву было немедля къ нимъ приступлено подъ непосредственнымъ наблюденіемъ предварительно избраннаго мною для исполненія этого дѣла инженера путей сообщенія, отставного полковника Михаила Ромуальдовича Богомольца.

Фамилія Богомолецъ принадлежала къ числу аристократическихъ и имѣвшихъ порядочное состояніе въ нашихъ сѣверо-западныхъ губерніяхъ. М. Р. Богомолецъ ополячился, какъ и всѣ помѣщики этихъ губерній, но, вслѣдствіе жизни съ русскими, это ополяченіе въ немъ изгладилось.

Сверхъ того, онъ наслѣдовалъ отъ матери строгую нѣмецкую аккуратность. Находясь при устройствѣ желѣзной дороги между двумя столицами, а, по открытіи движенія по этой дорогѣ, бывъ въ продолженіе пяти лѣтъ помощникомъ начальника отдѣленія дороги отъ Москвы до Клина, Богомолецъ пріобрѣлъ большую опытность по желѣзнодорожному дѣлу.

Женившись на дочери извѣстнаго виноторговца Депре, весьма красивой, образованной и богатой дѣвушкѣ, онъ вскорѣ оставилъ службу по желанію родныхъ его жены, а вѣроятнѣе потому, что, по назначеніи начальника упомянутаго отдѣленія желѣзной дороги инженера путей сообщенія подполковника Канута Генриховича Шернваля (впослѣдствіи тайнаго совѣтника и члена совѣта министерства путей сообщенія) начальникомъ путей сообщенія въ Финляндіи, Богомолецъ не былъ назначенъ на его мѣсто.

Онъ очень скучалъ своимъ бездѣйствіемъ. Приглашенный въ начальники изысканій предположенной желѣзной дороги, онъ своимъ усердіемъ, аккуратностію и знаніемъ дѣла вполнѣ оправдалъ мой выборъ.

Приступивъ къ производству изысканій въ началѣ августа 1858 г., онъ въ продолженіе зимы 1858—1859 г. составилъ предварительные проектъ дороги и смѣту. Въ изготовленіи ихъ и я принималъ участіе и неоднократно выѣзжалъ на мѣсто работъ.

Открывъ Мытищинскій водопроводъ 1-го ноября при 15° мороза, по установкѣ только по одной водоподъемной паровой машинѣ въ Алексѣевскомъ и Мытищинскомъ водоподъемныхъ зданіяхъ, я постоянно опасался, что одна изъ этихъ машинъ, подобно большей части вновь установленныхъ машинъ, потребуетъ нѣкоторыхъ исправленій, или что какая-

нибудь изъ проложенныхъ трубъ въ новомъ водопроводѣ повредится, и тогда снабженіе Москвы Мытищинскою водою прекратится. Но въ машинахъ, по отличному ихъ устройству и правильной установкѣ, никакихъ исправленій не потребовалось.

Въ водоводѣ же въ эту зиму было три случая поврежденій, одно въ трубѣ и два въ соединеніяхъ трубъ. Отысканіе поврежденнаго мѣста въ зимнее время, когда весь 7-футовой слой земли надъ водопроводною трубою замерзъ, весьма затруднительно.

Для поддержанія усердія въ рабочихъ я и инженеръ Поповъ, несмотря на сильные морозы, во время отыскиванія повреждения, не отлучались отъ работы, которая, при поврежденіи въ соединеніяхъ трубъ, продолжалась каждый разъ почти цѣлыя сутки, причемъ не потребовалось остановки водоснабженія.

На отысканіе же лопнувшей въ февралѣ 1859 г. трубы въ городѣ и ея замѣну потребовалось трое сутокъ, причемъ притокъ воды въ четыре фонтана, лежащіе ниже этой трубы, былъ остановленъ.

Но зима 1858—1859 г. была для меня весьма тягостна не по одной этой причинѣ.

Беременность жены моей заставила опасаться, что исходъ ея будетъ преждевременнымъ, какъ это бывало во всѣ прежніе раза, и что онъ можетъ дурно подѣйствовать на ея здоровье. Доктора нашли нужнымъ, чтобы жена до второй половины беременности постоянно лежала въ постели и въ ней нисколько не ворочалась.

Несмотря на трудность исполненія подобнаго совѣта, въ особенности для женщины необычайно живой и не остающейся ни минуты безъ занятій, жена моя послѣдовала этому совѣту. Докторъ пріѣзжалъ часто, и въ половинѣ января 1859 г. была приглашена очень хорошая акушерка, которая нашла, что ходъ беременности идетъ вполнѣ правильно.

Но на другой день послѣ ея осмотра жена моя родила въ страшныхъ мученіяхъ мертваго ребенка. Въ продолженіе всего этого времени, пока она мучилась родами, отъ нея не отходила акушерка и ея другъ Е. И. Вельяминова-Зернова, а докторъ Александръ Петровичъ Поповъ не оставлялъ нашего дома. Опасное состояніе моей жены продолжалось долго и жизнь ея была спасена только благодаря познаніямъ и участію доктора Попова и самоотверженію, съ которымъ за нею ухаживали Е. И. Вельяминова и взятая для помощи ей сестра милосердія изъ Вдовьяго дома.

Въ началѣ 1859 г. прожила въ Москвѣ нѣсколько мѣсяцевъ С. М. Баратынская. Съ нею были ея сынъ и дочери, Лиза Дельвигъ и три Баратынскія. Мать и дочери были очень начитаны и притомъ чрезвычайно симпатичны. Онѣ очень понравились моей женѣ и мы часто видались. До переѣзда моего въ Петербургъ въ 1861 г. С. М. Баратынская со своимъ семействомъ еще разъ пріѣзжала въ Москву, но послѣ того я ее уже не видалъ.

Въ домѣ Д. П. Шипова я познакомился съ Ѳеодоромъ Васильевичемъ Чижовымъ, человѣкомъ немного меня старшимъ по лѣтамъ, который съ перваго нашего свиданія произвелъ на меня весьма пріятное впечатлѣніе.

Чижовъ, уроженецъ Костромской губерніи, въ которой его родители владѣли небольшимъ имѣніемъ. По окончаніи курса въ Петербургскомъ университетѣ, онъ былъ въ немъ экстраординарнымъ профессоромъ математики. Вскорѣ онъ оставилъ это мѣсто и поѣхалъ за границу, долго жилъ въ Италіи въ кругу знаменитаго Гоголя, поэта Языкова, живописца Иванова и другихъ знаменитостей. Не имѣя ни генія, ни таланта упомянутыхъ лицъ, онъ былъ, конечно, всѣхъ ихъ образованнѣе. Природа и искусство во всѣхъ формахъ должны были сильно повліять на впечатлительную душу Чижова.

Принадлежа къ такъ называемой партіи славянофиловъ, онъ высоко ставилъ знамя народности и православія и не любилъ Петра I и преобразованнаго имъ самодержавія.

Въ концѣ царствованія Императора Николая I онъ привезъ въ одинъ изъ принадлежащихъ Австрійской имперіи славянскихъ городовъ разныя принадлежности церковной службы, въ которыхъ нуждались тамошнія православныя церкви. Эти принадлежности съ корабля, на которомъ онѣ были привезены, были торжественно всѣмъ населеніемъ перенесены въ церковь. Австрійскія мѣстныя власти были этимъ очень недовольны, но не посмѣли противиться волѣ цѣлаго населенія. Австрійское правительство сообщило объ этомъ русскому, которое распорядилось, по пріѣздѣ Чижова на русскую границу, отправить его съ жандармами въ III отдѣленіе Собственной Его Величества канцеляріи.

Просидѣвъ въ помѣщеніи этой канцеляріи нѣсколько дней, въ которые онъ написалъ нѣсколько отвѣтовъ на заданные ему вопросы, онъ былъ высланъ въ Кіевскую губернію подъ надзоръ полиціи. Въ этомъ положеніи онъ не могъ проявить своей дѣятельности иначе, какъ занявшись хозяйствомъ. Съ этою цѣлію онъ взялъ отъ министерства государственныхъ имуществъ въ аренду небольшое количество земли, на которой началъ разводить шелковичныя деревья и поощрялъ къ разведенію ихъ и мотанію шелка окрестныхъ крестьянъ, чѣмъ открылъ имъ новый способъ промышленности.

Впослѣдствіи Чижовъ купилъ эту землю и, живя постоянно въ Москвѣ, получалъ оттуда шелкъ, продававшійся за пудъ рублей по четыреста; шелковый же промыселъ сдѣлался обычнымъ для окрестныхъ крестьянъ и крестьянокъ.

Ни съ кѣмъ не сходился я такъ скоро, какъ съ Чижовымъ, и ни къ кому не питалъ такой дружбы, несмотря на то, что познакомился съ нимъ, когда мнѣ было около 45 лѣтъ отъ роду.

Въ началѣ царствованія Александра II надзоръ полиціи надъ Чижовымъ былъ снятъ, и онъ пріѣхалъ въ Москву, гдѣ немедля приступилъ къ изданію журнала: «Вѣстникъ Промышленности». Въ главные сотруд-

ники онъ пригласилъ Ивана Кондратьевича Бабста, молодого профессора, незадолго переведеннаго изъ Казанскаго университета въ Московскій, обратившаго на себя вниманіе читающей публики.

Бабстъ впослѣдствіи участвовалъ въ путешествіяхъ по Россіи Цесаревичей Николая и Александра Александровичей.

При учрежденіи Московскаго купеческаго банка, Чижовъ, избранный въ предсѣдатели правленія банка, доставилъ мѣсто члена правленія Бабсту съ тѣмъ, чтобы подготовить его на мѣсто предсѣдателя, въ чемъ и успѣлъ. Когда онъ, послѣ двухлѣтняго предсѣдательства, отказался отъ этого мѣста, благодаря его вліянію Бабстъ былъ избранъ въ предсѣдатели.

Отношенія Бабста къ Чижову были дружественныя до конца 60-хъ годовъ, но въ это время они разошлись. Бабстъ по необыкновенной лѣности относился къ своимъ занятіямъ не съ тою любовью, которую ожидалъ отъ него Чижовъ, обходился съ подчиненными и даже съ публикою въ банкѣ по-чиновничьи и сверхъ того подчасъ любилъ выпить лишнее; всѣ эти качества сильно не нравились Чижову.

Въ началѣ 1859 г. я написалъ для «Вѣстника Промышленности» три статьи подъ заглавіемъ: «Историческое обозрѣніе искусства проводить воду», и онѣ были помѣщены въ книжкахъ этого журнала за мартъ, апрѣль и май 1859 г.

Въ первой изъ этихъ статей описаны водопроводы римскіе, константинопольскіе и новѣйшіе въ западной Европѣ; во второй статьѣ Московскіе водопроводы, а въ третьей нѣкоторые изъ другихъ существовавшихъ въ то время въ Россіи водопроводовъ.

Въ концѣ марта 1859 г., по изготовленіи предварительныхъ проектовъ и смѣтъ по устройству желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада и проекта устава этой дороги, я отправился въ Петербургъ для представленія ихъ главноуправляющему путями сообщенія Чевкину.

На устройство дороги (66,1 вер.) было назначено четыре съ половиною милліона рублей, раздѣленныхъ на 30.000 акцій по 150 р. каждая. Нечего было думать объ испрошеніи у правительства гарантіи чистаго дохода въ 5% на эту сумму, такъ какъ по послѣднему утвержденному уставу Волго-Донской желѣзной дороги, по образцу котораго былъ составленъ проектъ устава дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада, гарантіи не полагалось, хотя дорога считалась крайне нужною для государства, тогда какъ дорога отъ Москвы до Сергіевскаго посада почиталась роскошью.

Чевкинъ потребовалъ нѣсколько измѣненій въ представленномъ мною проектѣ устава общества; главныя состояли въ слѣдующемъ:

1. Общество обязуется устроить дорогу отъ Москвы до Сергіевскаго посада только на первое время, а впослѣдствіи обязуется продолжать ее до Ярославля, вслѣдствіе чего получаетъ названіе общества Московско-Ярославской желѣзной дороги.

2. Капиталъ общества для постройки дороги до Сергіевскаго посада,

вмѣсто исчисленныхъ по представленному проекту устава 4½ милліоновъ рублей, опредѣляется въ четыре милліона пятьдесятъ тысячъ рублей и образуется выпускомъ 27.000 акцій по 150 р. каждая.

3. Правленіе общества состоитъ изъ четырехъ директоровъ, а не изъ трехъ, какъ было предложено по представленному проекту устава.

4. Изъ чистаго дохода съ эксплоатаціи дороги отчисляется въ пользу учредителей общества, въ теченіе 30 лѣтъ, начиная съ открытія движенія по дорогѣ, шесть процентовъ, а не десять, какъ предполагалось въ представленномъ проектѣ устава сообразно съ назначеніемъ, сдѣланнымъ въ уставѣ общества Волго-Донской желѣзной дороги.

Требованіе перваго измѣненія Чевкинъ основывалъ на томъ, что если правительство дозволитъ обществу устройство желѣзной дороги отъ Москвы только до Сергіевскаго посада, то, за отдачею этого выгоднаго участка, оно не найдетъ охотниковъ для продолженія дороги отъ Сергіевскаго посада до Ярославля, каковой участокъ вдвое длиннѣе, и эксплоатація на немъ менѣе выгодна.

Второе требованіе Чевкинъ основывалъ на томъ, что въ тѣхъ мѣстахъ Россіи, въ которыхъ стоимость устройства версты желѣзной дороги превосходитъ среднимъ числомъ 62.500 р., не должно, за весьма малыми исключеніями, строить желѣзныя дороги даже по линіямъ болѣе важнымъ, чѣмъ направленіе къ Сергіевскому посаду, что онъ, въ случаѣ несогласія уменьшить стоимость дороги, не представитъ устава на утвержденіе, такъ какъ Государю извѣстна мысль его о томъ, что стоимость версты желѣзной дороги въ Россіи не должна превышать 62.500 р., каковая принята для большей части дорогъ, уступленныхъ главному обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и въ представленномъ на утвержденіе уставѣ общества Московско-Саратовской желѣзной дороги.

Я возражалъ, что чистый доходъ съ основного капитала означенныхъ обществъ гарантированъ правительствомъ, основной же капиталъ предлагаемой мною дороги не гарантируется, и потому правительству нѣтъ повода его уменьшать, но Чевкинъ поставилъ на своемъ, и я долженъ былъ согласиться, имѣя въ виду возможность увеличить предложенные въ проектѣ дороги уклоны пути и радіусы кривыхъ, черезъ что должны были уменьшиться земляныя работы.

Третье требованіе Чевкинъ основывалъ на томъ, что такъ какъ предсѣдатель правленія общества пользуется равнымъ голосомъ съ членами, то при четырехъ директорахъ можно скорѣе достигнуть большинства голосовъ въ правленіи, чѣмъ при трехъ.

Я возражалъ, что назначено только три директора для соблюденія экономіи и что при нечетномъ числѣ директоровъ я полагаю болѣе легкимъ достиженіе большинства. Но Чевкинъ настаивалъ на своемъ мнѣніи, основывая его на томъ, что могутъ быть по одному вопросу три мнѣнія, и тогда при трехъ директорахъ не будетъ большинства.

Четвертое требованіе Чевкинъ предъявлялъ по той причинѣ, что всѣ

учредители, за исключеніемъ меня, люди богатые, не нуждающіеся въ полученіи учредительскихъ премій, и это подаетъ всѣмъ поводъ думать, что предложеніе въ проектѣ устава о полученіи учредителями преміи въ столь значительномъ количествѣ было сдѣлано мною.

Я отвѣчалъ, что премія учредителей въ 10% съ чистаго дохода назначена по примѣру утвержденнаго устава общества Волго-Донской желѣзной дороги, что премія дѣлится поровну между учредителями и что введеніе ея въ уставъ сдѣлано вовсе не по моей иниціативѣ. Я согласился на это уменьшеніе и обѣщался согласить на него и прочихъ учредителей. Это уменьшеніе, какъ будетъ объяснено ниже, лишило меня довольно значительнаго, по моему состоянію, ежегоднаго дохода.

Означенныя измѣненія въ представленномъ проектѣ устава, а равно и нѣкоторыя другія, относившіяся болѣе до редакціи, Чевкинъ поручилъ мнѣ ввести въ проектъ устава, составивъ новую его редакцію съ Иваномъ Петровичемъ Тарнова-Боричевскимъ (бывшимъ директоромъ канцеляріи министра, а впослѣдствіи членомъ совѣта министерства путей сообщенія).

По измѣненіи редакціи проекта устава, я отвезъ его въ Москву, и онъ, по подписаніи всѣми учредителями, былъ представленъ Чевкину и Высочайше утвержденъ 29 мая 1859 г.

Выше я упомянулъ, что по окончаніи новаго Мытищинскаго водопровода я не получилъ никакой служебной награды, но такъ какъ вполнѣ успѣшное окончаніе столь важнаго сооруженія не могло пройти безъ вниманія начальства, то въ приказѣ на Свѣтлое Христово Воскресенье, 12 апрѣля 1859 г., было объявлено мнѣ Высочайшее благоволеніе за отлично усердную и полезную службу.

Прежде Высочайшія благоволенія давались всѣмъ генераламъ и офицерамъ за парады, разводы и во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда начальства желали не оставить службы подчиненныхъ безъ вниманія и не хотѣли давать имъ болѣе существенныхъ наградъ, а потому въ приказахъ, отдаваемыхъ въ Свѣтлое Христово Воскресенье, обыкновенно, объявлялось Высочайшее благоволеніе нѣсколькимъ десяткамъ лицъ.

Передъ 1859 же годомъ, чтобы придать большее значеніе Высочайшимъ благоволеніямъ, было сдѣлано распоряженіе о томъ, чтобы начальства испрашивали эту награду только въ исключительныхъ случаяхъ и преимущественно лицамъ, состоящимъ въ высшихъ чинахъ.

На этомъ основаніи въ приказѣ по корпусу путей сообщенія 12-го апрѣля Высочайшее благоволеніе было объявлено только мнѣ и графу Перовскому, бывшему тогда начальникомъ штаба корпуса путей сообщенія, а впослѣдствіи генералъ-адъютантомъ и попечителемъ Государя Наслѣдника. Ему не было дано другой награды потому, что онъ такъ же, какъ и я, только въ 1858 г. былъ произведенъ въ генералъ-маіоры.

Упомяну здѣсь, что въ частые мои пріѣзды въ Петербургъ съ 1852 по 1861 г. я посѣщалъ И. Н. Колесова, у котораго иногда оста-

навливался, Н. Н. Колесова, М. Н. Муравьева, графа Клейнмихеля, Чевкина, К. И. Марченко, П. А. Плетнева, бывшихъ лицеистовъ М. А. Яковлева и князя Эристова и многихъ другихъ.

Наканунѣ моего отъѣзда изъ Петербурга въ Москву носились слухи, что графъ Закревскій увольняется отъ званія Московскаго военнаго генералъ-губернатора, и потому, пріѣхавъ въ Москву, я не поѣхалъ на торжественный обѣдъ, который онъ давалъ въ этотъ день по случаю празднованія рожденія Государя, и только 18 числа пошелъ къ нему представляться.

Дежурный адъютантъ, весьма разстроенный, объявилъ мнѣ, что Закревскій передъ самымъ моимъ приходомъ получилъ извѣщеніе объ увольненіи его отъ должности и что онъ никого не принимаетъ, но можетъ быть сдѣлаетъ для меня исключеніе. Дѣйствительно, Закревскій приказалъ принять меня.

Причиною его увольненія былъ выходъ его дочери, графини Нессельроде, въ замужество за князя Друцкого-Сокольницкаго, при жизни ея перваго мужа, съ которымъ она не была разведена.

Я уже говорилъ о гнусномъ поведеніи графини Нессельроде, которая, между прочими многочисленными любовными связями, завязала связь и съ упомянутымъ Друцкимъ, чиновникомъ по особымъ порученіямъ при Закревскомъ, отличавшимся только высокимъ ростомъ и небольшимъ актерскимъ талантомъ въ піесахъ, которыя иногда разыгрывались въ лѣтнемъ пребываніи Закревскаго, с. Ивановскомъ.

Непонятно желаніе графини Нессельроде выйти замужъ за Друцкого, но Закревскій, сильно любя ее, готовъ былъ на значительныя пожертвованія, чтобы исполнить ея желаніе, причемъ можетъ быть надѣялся, что дочь его, по выходѣ замужъ за Друцкого, будетъ вести себя приличнѣе.

Графиня Нессельроде отъ перваго брака имѣла сына. Графъ Закревскій вступилъ въ переговоры съ свекромъ ея о разводѣ съ его сыномъ. Графъ Нессельроде соглашался, но при этомъ заявилъ, несмотря на свое несмѣтное богатство, столь значительныя денежныя требованія, что Закревскій не могъ ихъ исполнить.

Троицкій, стряпчій по дѣламъ въ Москвѣ, человѣкъ пользовавшійся дурною репутаціею, но котораго Закревскій любилъ за его умъ, увѣрилъ послѣдняго, что если онъ выдастъ дочери своей дозволеніе выйти замужъ за Друцкого, то они будутъ обвѣнчаны, и это вѣнчаніе не будетъ имѣть дурныхъ послѣдствій.

Закревскій далъ дочери своей свидѣтельство, въ которомъ дозволялъ ей выйти замужъ за князя Друцкого, но въ этомъ свидѣтельствѣ назвалъ ее просто своей дочерью графинею Лидіею, умолчавъ, что она замужемъ за Нессельроде.

Она была обвѣнчана въ началѣ 1859 г. Конечно, вскорѣ объ этомъ узнали старикъ Нессельроде и многочисленные враги Закревскаго, въ числѣ которыхъ были всѣ прогрессисты, не любившіе его за то, что онъ

не сочувствовалъ освобожденію крестьянъ отъ крѣпостной зависимости и другимъ реформамъ. Онъ неоднократно громко осуждалъ правительственныя мѣры, принимавшіяся по дѣлу объ освобожденіи крестьянъ, распоряженія объ уничтоженіи гауптвахтъ на городскихъ заставахъ, объ отмѣнѣ снятія нижними чинами фуражекъ передъ офицерами и т. п.

Защитники же Закревскаго графъ Алексѣй Ѳеодоровичъ Орловъ и нѣкоторые другіе въ это время или померли, или сами потеряли всякое значеніе.

Затѣмъ понятно, что въ Петербургѣ очень обрадовались случаю спустить Закревскаго. Непонятно только, что никто изъ Петербурга не предварилъ его, когда отставка сдѣлалась тамъ извѣстною. Конечно, въ такомъ случаѣ онъ не далъ бы 17 апрѣля торжественнаго обѣда.

Закревскій при входѣ моемъ въ кабинетъ, видимо огорченный и оскорбленный, сказалъ мнѣ, что я, вѣроятно, уже знаю о случившемся и что его заслуги весьма скоро забыты; въ тонѣ его выраженій высказывалась досада.

На заявленіе мое, что онъ остается же генераломъ-адъютантомъ и членомъ Государственнаго Совѣта, Закревскій ничего не отвѣчалъ, хотя ему было уже извѣстно, что онъ не оставленъ въ послѣднемъ изъ этихъ званій.

Закревскій долго добивался, чтобы бракъ его дочери былъ признанъ законнымъ, но не успѣлъ въ этомъ; только впослѣдствіи дѣти его дочери отъ князя Друцкого были признаны законными.

Дочь его съ Друцкимъ должны были немедля уѣхать за границу. Закревскій съ женою продолжали жить въ Москвѣ, сначала въ наемной квартирѣ, а потомъ онъ купилъ домъ въ Леонтьевскомъ переулкѣ; лѣто онъ жилъ попрежнему въ с. Ивановскомъ.

До перехода моего въ 1861 г. на службу въ Петербургъ, я часто у него бывалъ и въ городѣ и въ деревнѣ. Съ 1862 г. онъ началъ ѣздить на лѣтнее время за границу для свиданія съ дочерью. При этихъ поѣздкахъ онъ не заѣзжалъ въ Петербургъ, а изъ Колпина, послѣдней станціи Николаевской желѣзной дороги, переѣзжалъ на лошадяхъ на Александровскую станцію (близъ Царскаго Села) Петербурго-Варшавской дороги, куда я ѣздилъ для свиданія съ нимъ.

Въ одну изъ этихъ заграничныхъ поѣздокъ онъ умеръ во Флоренціи. Но и мертвому ему не дали покоя: его вырыли изъ могилы и ограбили,— тѣло его снова было похоронено опять въ той же Флоренціи.

Я уже говорилъ о гостепріимствѣ Закревскаго, его обходительности и привязанности къ нему большей части его подчиненныхъ, къ которымъ онъ былъ постоянно благосклоненъ.

Передъ поѣздкою моею въ 1858 г. за границу для заказа паровыхъ водоподъемныхъ машинъ Мытищинскаго водопровода, онъ просилъ меня передать моей женѣ, чтобы она во всѣхъ ея надобностяхъ обращалась къ нему, чтобы она считала его надзирателемъ квартала, въ которомъ

она живетъ, и что онъ, зная ея нелюбовь къ пріему людей, мало ей знакомыхъ, не будетъ ее безпокоить своими визитами, но будетъ часто подъѣзжать къ крыльцу ея дома, чтобы освѣдомляться, не имѣетъ ли она въ чемъ-либо надобности.

Я просилъ его не безпокоиться, такъ какъ жена моя никакихъ надобностей имѣть не будетъ, но онъ въ мое отсутствіе каждую недѣлю два раза исполнялъ свое обѣщаніе. Понятно, что подчиненные Закревскаго были огорчены его удаленіемъ отъ должности, но и большая часть высшаго Московскаго общества выказала ему свое участіе.

На другой день по полученіи отставки Закревскаго площадь противъ генералъ-губернаторскаго дома была полна экипажами лицъ, пріѣхавшихъ къ Закревскому заявить свое участіе. Очень многіе и впослѣдствіи постоянно посѣщали его въ Москвѣ и въ его лѣтнемъ пребываніи въ с. Ивановскомъ.

Я мало знаю о дальнѣйшей судьбѣ жены и дочери Закревскаго; кажется, послѣдняя продолжала прежнюю жизнь. Друцкого я встрѣчалъ нѣсколько разъ во время его пріѣздовъ въ Россію. Въ 1872 году онъ пріѣхалъ ко мнѣ въ Петербургъ и объявилъ, что поселяется въ немъ навсегда и что онъ выбранъ въ предсѣдатели правленія устраиваемой въ Петербургѣ Европейской гостиницы.

Московскимъ военнымъ генералъ-губернаторомъ назначенъ былъ генералъ-адъютантъ, генералъ отъ инфантеріи, графъ Сергѣй Григорьевичъ Строгановъ (впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта и предсѣдатель комитета желѣзныхъ дорогъ).

Сознаюсь, что, представляясь ему вмѣстѣ съ другими служащими въ Москвѣ, я съ неудовольствіемъ и даже съ нѣкоторымъ страхомъ смотрѣлъ на новаго начальника столицы, человѣка съ виду весьма суроваго и сухого.

Я увѣренъ былъ, что никто лучше и дешевле меня не устроилъ бы Московскихъ водопроводовъ; но по особой ко мнѣ довѣренности бывшаго главноуправляющаго путями сообщенія Клейнмихеля, а также и Закревскаго, я при устройствѣ водопроводовъ дѣйствовалъ не всегда согласно съ установленными для производства работъ правилами и не всегда соблюдалъ требуемыя формальности.

Теперь оба эти начальника были удалены отъ ихъ должностей и некому было бы меня защищать противъ придирокъ, которыя могли бы сдѣлать при обревизованіи не представленныхъ еще отчетовъ по устройству водопроводовъ.

На новаго главноуправляющаго Чевкина, несмотря на его ко мнѣ расположеніе, я не могъ много надѣяться, такъ какъ онъ вообще не допускалъ возможности исключеній изъ правилъ по производству работъ и сверхъ того, при самомъ своемъ вступленіи въ должность, находилъ созданное для меня Клейнмихелемъ положеніе неправильнымъ и не измѣнилъ его собственно изъ угожденія Закревскому.

Но мои опасенія были напрасны. На представленные мною отчеты по устройству Московскихъ водопроводовъ не было сдѣлано никакихъ замѣчаній. Строгановъ же, какъ воспитанникъ Института путей сообщенія, благоволилъ къ инженерамъ путей сообщенія, а въ особенности ко мнѣ, оцѣнивая пользу только что оконченнаго мною сооруженія и, вѣроятно, потому, что я былъ ему извѣстенъ еще въ началѣ 40-хъ годовъ, когда онъ былъ Попечителемъ Московскаго учебнаго округа.

По его порученію я тогда былъ приглашенъ для занятія профессорской каѳедры въ Московскомъ университетѣ, что за командированіемъ меня въ 1842 г. на Кавказъ, а впослѣдствіи за назначеніемъ по особымъ порученіямъ къ Клейнмихелю, не состоялось.

Въ бытность мою въ Петербургѣ Чевкинъ далъ мнѣ два порученія: первое состояло въ наблюденіи за устройствомъ заказанныхъ братьямъ Бутенопъ въ Москвѣ часовъ для Петропавловской въ Петербургѣ крѣпости, которые должны были въ извѣстные часы дня играть аріи, и другое—въ осмотрѣ низовья р. Москвы отъ г. Москвы до Коломны для разрѣшенія давно возбужденнаго вопроса о недозволеніи судамъ слишкомъ большихъ размѣровъ входить изъ Оки въ р. Москву, такъ какъ они на меляхъ могутъ задерживать суда болѣе удобные для плаванія по этой мелкой рѣкѣ. Первое порученіе не представляетъ никакого интереса, и я здѣсь о немъ ничего не скажу.

Относительно же второго порученія замѣчу, что о немъ меня предувѣдомилъ Константинъ Ивановичъ Марченко, бывшій тогда вице-директоромъ департамента искусственныхъ дѣлъ главнаго управленія путей сообщенія (впослѣдствіи тайный совѣтникъ и предсѣдательствующій техническо-строительнаго комитета при министерствѣ внутреннихъ дѣлъ) *), при чемъ онъ убѣждалъ меня отказаться отъ порученія, выставляя тому разныя причины.

Конечно, я, несмотря на его сильныя настоянія, не послушался. Въ іюлѣ въ самое сухое время, осмотрѣвъ судоходство на означенной части р. Москвы, я послалъ Чевкину мое заключеніе, согласовавшее по возможности пользу судоходства съ интересами владѣльцевъ судовъ большихъ размѣровъ.

Начальникомъ дистанціи по р. Москвѣ отъ столицы до впаденія въ Оку былъ мой товарищъ по Институту инженеровъ путей сообщенія князь Андрей Николаевичъ Максутовъ, родной братъ того Максутова, о которомъ я часто упоминаю въ «Моихъ воспоминаніяхъ».

Онъ откровенно мнѣ сознался, что судопромышленники получили отъ одного изъ чиновниковъ департамента искусственныхъ дѣлъ главнаго управленія путей сообщенія извѣщеніе, чтобы они выслали шесть тысячъ рублей, безъ чего ихъ дѣло не можетъ быть улажено, что эти деньги судовладѣльцами собраны и такъ какъ дѣло кончилось благополучно

---

*) Умеръ въ началѣ 1874 г.

безъ участія департамента, то они не желали бы ихъ отсылать, но опасаются на будущее время притѣсненій со стороны вице-директора департамента Марченко, которому, по ихъ увѣренію, назначалась эта сумма.

Я отвѣчалъ, что, по моему мнѣнію, судовладѣльцамъ слѣдуетъ эту сумму оставить себѣ, а впрочемъ пусть дѣлаютъ, какъ знаютъ. Вообще сильно жаловались вездѣ на поборы, которые будто бы дѣлалъ Марченко, пользуясь своимъ авторитетомъ при Чевкинѣ; говорили, что даже нельзя получить мѣста въ округахъ путей сообщенія, не заплативъ Марченкѣ за назначеніе.

Конечно, все это были слухи, которыхъ я провѣрить не могъ, но я видѣлъ самъ пріемы его пріѣзжавшихъ въ Петербургъ инженеровъ путей сообщенія. Почти всѣ находили необходимымъ представляться ему въ парадной формѣ, и онъ ихъ принималъ по начальнически, несмотря на то, что занималъ третьестепенное мѣсто въ чиновничей іерархіи.

Нельзя опровергать, что Марченко не имѣлъ вліянія на Чевкина, но оно, конечно, не было такъ велико, какъ онъ старался выказать. Марченко при мнѣ сильно уговаривалъ Чевкина не давать мнѣ порученія по р. Москвѣ, но въ этомъ не успѣлъ, и вообще меня неоднократно удивляло не совсѣмъ пріятное обращеніе Чевкина съ Марченко.

Послѣдній долго хлопоталъ, вмѣстѣ съ разными лицами и между прочими съ генералъ-адъютантомъ графомъ Эдуардомъ Трофимовичемъ Барановымъ, получить концессіи на большія протяженія желѣзныхъ дорогъ; когда, наконецъ, ему удалось получить таковую концессію, то онъ, несмотря на свою поѣздку въ западную Европу, не съумѣлъ образовать общество для составленія капитала на устройство дороги.

При подачѣ прошенія объ изысканіяхъ желѣзной дороги между Москвою и Сергіевскимъ посадомъ и до образованія общества на ея постройку, Марченко, опасаясь моего соперничества у Чевкина, уговаривалъ меня заняться исключительно снабженіемъ городовъ водою. Съ конца уже 1859 г. онъ, не успѣвъ отвлечь меня отъ занятія желѣзными дорогами, постоянно намекалъ мнѣ на блестящее положеніе, которое я займу при устройствѣ дорогъ, имѣющихъ быть уступленными тѣмъ обществамъ, объ учрежденіи которыхъ онъ хлопоталъ.

Въ мои пріѣзды въ Петербургъ я часто бывалъ у Марченко, но по моемъ переѣздѣ въ 1861 г. въ Петербургъ мы посѣщали другъ друга все рѣже и рѣже. Предъ преобразованіемъ въ 1865 г. центральныхъ учрежденій министерства путей сообщенія, онъ видѣлъ, что не получитъ мѣста директора департамента, и потому перешелъ предсѣдательствующимъ въ техническо-строительный комитетъ министерства внутреннихъ дѣлъ, тогда уже учрежденный по случаю передачи въ это министерство гражданской строительной части.

Съ того времени мы перестали посѣщать другъ друга, и онъ былъ только одинъ разъ у меня въ 1869 г. послѣ производства его въ этомъ году 30 августа въ тайные совѣтники. Числясь въ спискѣ инженеровъ путей сооб-

щенія, онъ нашелъ нужнымъ поэтому представиться мнѣ, какъ управлявшему въ то время министерствомъ путей сообщенія.

Я уже говорилъ, что племянница моя Валентина Засѣцкая сильно заболѣла послѣ родовъ; это заставило ее ѣхать въ 1858 г. къ знаменитому доктору Сканцони въ Вюрцбургъ. По возвращеніи въ томъ же году въ Москву, ея страданія не прекращались и, по совѣту докторовъ, ей слѣдовало снова ѣхать въ Вюрцбургъ для радикальнаго излѣченія.

Въ это время на ея мужа, привыкшаго, какъ большая часть старыхъ холостяковъ, дѣлать только то, что имъ хочется, напала хандра, и онъ долго не хотѣлъ ни самъ ѣхать, ни отпускать жену за границу. Въ необходимости оставаться въ Москвѣ поддерживали его старые знакомые и въ особенности бѣдныя пожилыя дамы, часто его посѣщавшія и опасавшіяся, что съ его отъѣздомъ потеряютъ домъ, въ которомъ иногда можно покормиться, а иногда даже получить и нѣкоторую помощь.

Хандра въ М. Д. Засѣцкомъ дошла до болѣзненнаго состоянія, а потому сестра моя А. И. Викулина, по важности болѣзни ея дочери Засѣцкой и опасности откладыванія ея лѣченія, рѣшилась отвезти ее въ Вюрцбургъ, оставивъ Засѣцкаго въ Москвѣ, но онъ, похандривъ еще нѣсколько времени, поѣхалъ таки къ женѣ и зная, что болѣзнь послѣдней заставитъ его долго прожить за границей, распродалъ все свое московское хозяйство и даже домъ, въ которомъ онъ жилъ.

При отъѣздѣ онъ мнѣ подарилъ пару сѣрыхъ битюговъ, которые могли выносить большую ѣзду, но были съ норовомъ, такъ что, благодаря только силѣ и искусству моего кучера, ѣзда на нихъ обошлась безъ дурныхъ послѣдствій.

Сестра моя, по пріѣздѣ зятя ея Засѣцкаго въ Вюрцбургъ, вернулась въ Москву и поселилась недалеко отъ насъ на Большой Дмитровкѣ.

Въ 1859 г. и началѣ 1860 г. я часто бывалъ въ Московскомъ англійскомъ клубѣ потому, что въ мартѣ 1859 г. былъ избранъ въ старшины. По уставу клуба полагается семь старшинъ. Въ числѣ избранныхъ вмѣстѣ со мною былъ князь Левъ Николаевичъ Гагаринъ, человѣкъ весьма хорошій. Онъ впослѣдствіи, бывъ Московскимъ губернскимъ предводителемъ дворянства, утонулъ вмѣстѣ съ своимъ единственнымъ сыномъ въ Ишлѣ.

Изъ семи старшинъ только Гагаринъ, я и еще одинъ старшина радѣли о пользахъ клуба, остальные четверо пользовались этимъ положеніемъ, чтобы въ извѣстныхъ случаяхъ угодить или генералъ-губернатору, или какой-нибудь партіи въ клубѣ.

Постановленія старшинъ приводились въ исполненіе, когда они были подписаны четырьмя старшинами, а потому многія не были вовсе представляемы къ подписи Гагарина и моей.

По уставу клуба членъ имѣлъ право задолжать клубу не болѣе 50 р., послѣ чего, по распоряженію дежурнаго старшины, задолжавшему члену должна была быть подана записка объ его долгѣ, до уплаты котораго онъ не имѣлъ входа въ клубъ.

Между тѣмъ долги на нѣкоторыхъ членахъ доходили до нѣсколькихъ сотъ рублей, которые часто пропадали за членами, не возобновлявшими членскихъ билетовъ на слѣдующій годъ.

Несмотря на то, что по общему совѣщанію старшинъ сдѣлано было въ 1859 г. постановленіе о принятіи означеннаго правила относительно задолжавшихъ членовъ въ исполненіе, оно не исполнялось во время дежурства упомянутыхъ четырехъ старшинъ, которые сами были должны клубу болѣе чѣмъ по сту рублей.

Сверхъ того, они пользовались разными услугами эконома, повара и лакеевъ клуба; къ одному изъ нихъ даже носили изъ клуба кушанья, за которыя онъ, какъ говорили, не платилъ. Все это поставляло ихъ въ неприличныя отношенія къ экономy и прислугѣ.

Заготовка припасовъ для клуба производилась страннымъ образомъ: старшины выбирались изъ лицъ служащихъ или служившихъ на государственной службѣ, которыя пропитаны были ея формальностью; вслѣдствіе этого на припасы производились формальные торги, на которыхъ старались постоянно понижать цѣны противъ прежде договорныхъ.

Въ 1858—1859 г. въ клубѣ цѣна за фунтъ лучшей говядины была 8 коп., тогда какъ на рынкѣ нельзя было ее получить ниже 12 коп. Послѣдняя цѣна была извѣстна всѣмъ старшинамъ, но они на торгѣ 1859 г. настаивали на пониженіи.

Конечно, экономъ и поваръ, чтобы имѣть возможность подавать хорошую говядину, показывали ее въ расходѣ въ полуторномъ, а можетъ быть и двойномъ количествѣ противъ того, которое дѣйствительно требовалось.

Понятно, что, при такихъ порядкахъ, я очень былъ радъ, когда кончился срокъ моей службы старшиною.

Дежурный старшина обязанъ заказывать обѣды, бывавшіе по средамъ и субботамъ; моими заказами знаменитые ѣдуны (gourmands) были всегда очень довольны и меня за нихъ благодарили.

Карты въ клубѣ подаются за печатью клуба и за подписью одного изъ старшинъ, а такъ какъ лѣтомъ изъ старшинъ я одинъ оставался въ Москвѣ, то у меня много отнимало времени подписыванье моей фамиліи на каждой игрѣ картъ.

Выше я упоминалъ объ избраніи меня въ члены Московскаго общества сельскаго хозяйства, а потомъ и въ начальники III (механическаго) отдѣленія этого общества.

Вскорѣ былъ избранъ въ члены общества и своякъ мой графъ Н. С. Толстой. Совѣтъ управленія этого общества, учрежденнаго въ бытность князя Дмитрія Владиміровича Голицына Московскимъ генералъ-губернаторомъ, съ самаго его основанія былъ составленъ изъ наиболѣе значительныхъ лицъ московскаго общества; такъ, въ 1859 г. предсѣдателемъ его былъ дѣйствительный тайный совѣтникъ князь Сергѣй Ивановичъ Гагаринъ и вице-предсѣдателемъ генералъ-адъютантъ Сергѣй Павловичъ Шиповъ.

Личности въ совѣтѣ общества часто измѣнялись, не измѣнялся только одинъ непремѣнный секретарь общества Степанъ Алексѣевичъ Масловъ, который мало-по-малу сдѣлался единственнымъ дѣятелемъ общества и вполнѣ завладѣлъ его дѣйствіями, что приносило Маслову личныя выгоды, такъ какъ онъ, сверхъ получаемаго имъ по званію секретаря содержанія, повышался и въ чиновной іерархіи: онъ, не имѣя никакой другой службы, былъ въ 1859 г. дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ и имѣлъ двѣ орденскія ленты.

Совершенное отсутствіе энергіи со стороны членовъ общества и ихъ контроля за дѣйствіями Маслова было причиною того, что дѣла общества шли дурно, и очередныя засѣданія были поддерживаемы только однимъ Масловымъ, который, приближаясь къ старости, сталъ еще менѣе заниматься сельскимъ хозяйствомъ, и въ означенныхъ засѣданіяхъ постоянно повторялось одно и то же.

Толстой, по кипучести своей натуры, не могъ выносить этихъ засѣданій, которыя называлъ комедіею и, видя безполезность нападеній, дѣлаемыхъ имъ во время засѣданій на Маслова, рѣшился во что бы то ни стало заставить его отказаться отъ званія секретаря.

Нападенія Толстого на Маслова, не всегда выражаемыя въ приличной формѣ, коробили большую часть членовъ общества; для окончательнаго же пораженія Маслова, Толстой въ одно изъ засѣданій общества, сидя противъ Маслова, прочиталъ слѣдующее:

«Вотъ уже слишкомъ годъ, милостивые государи, какъ удостоился я званія члена этого общества.

«Я не пропускалъ почти ни одного засѣданія и по окончаніи каждаго всякій разъ спрашивалъ себя: что почерпнулъ я изъ этого съѣзда; какія свѣдѣнія вынесъ изъ него? Наконецъ, для чего существуетъ общество?..

«Умственный отвѣтъ на всѣ эти вопросы былъ слѣдующій:

«Я трижды прослушалъ со всѣми подлежащими документами подробное объясненіе причинъ, по которымъ не разрѣшается обществу разсуждать на съѣздахъ своихъ о современномъ вопросѣ *).

«Многократно возбуждался къ подражанію словесными и письменными указаніями служебныхъ доблестей и заслугъ обществу и всему міру почтенной особѣ господина непремѣннаго секретаря.

«Многократно умилялся, слушая патетическіе разсказы о заготовленномъ гробѣ, атрибутахъ и надписяхъ надгробнаго памятника человѣку **), живому еще во всѣхъ отношеніяхъ, бодрому и тѣломъ и духомъ, но созерцающему уже жизнь горнюю и переносящему въ нее мысли и заботы свои о комитетѣ акклиматизаціи животныхъ и прочихъ безчисленныхъ

---

*) Объ освобожденіи крестьянъ отъ крѣпостной зависимости.

**) Масловъ безпрестанно повторялъ, что единственною надписью на его надгробномъ памятникѣ будетъ: «С. А. Масловъ, непремѣнный секретарь Московскаго общества сельскаго хозяйства».

учрежденіяхъ общества. Такъ краснокожіе Америки, на сумракѣ жизни, духовно витаютъ въ заоблачномъ царствѣ по счастливымъ охотамъ безпредѣльныхъ долинъ его.

«Многократно слушалъ разсказы господина непремѣннаго секретаря о прекрасномъ днѣ, проведенномъ имъ въ Горигорѣцкомъ институтѣ, о почестяхъ торжественной встрѣчи его и проводовъ, о количествѣ и изяществѣ шелковыхъ платьевъ (едва ли изъ московскаго шелка) на мѣстныхъ дамахъ.

«Цѣлое засѣданіе слушалъ брошюру о путевыхъ замѣткахъ его превосходительства въ проѣздъ его, не помню куда, изъ Москвы и обратно.

«Слушалъ длинные протоколы, вѣрнѣе хвалебные гимны дѣйствіямъ общества; о результатахъ же этихъ дѣйствій не слыхалъ ничего; о дѣлѣ сельскаго хозяина слышалъ лишь урывками два, три раза, отъ нѣкоторыхъ членовъ, но изъ путевыхъ замѣтокъ его превосходительства и изъ посѣщенія Горигорѣцка почерпнулъ для сельскаго хозяйства почти столько же, сколько изъ знаменитаго путешествія Гуливера.

«Теперь приступаю къ послѣднему вопросу: для чего существуетъ общество?

«Существуетъ оно для распространенія въ Россіи всѣхъ полезныхъ и примѣнимыхъ къ быту ея нововведеній и свѣдѣній науки сельскаго хозяйства, давно уже получившей гражданственность въ Европѣ.

«И такъ спрошу присутствующихъ, достигается ли цѣль общества чтеніемъ протоколовъ, патетическими разсказами, жизнеописаніемъ à la Plutarque одной и той же личности безъ паралелей, поглощающими все время засѣданій?

«Не смѣя сомнѣваться въ отвѣтѣ людей, истинно мыслящихъ и понимающихъ то значеніе, которое могло бы пріобрѣсти наше общество въ нынѣшнихъ обстоятельствахъ, когда готовимся мы къ переходу крестьянъ изъ крѣпостной зависимости къ труду вольнонаемному, имѣю честь предложить, вмѣсто одного, назначить два засѣданія въ мѣсяцъ, съ тѣмъ, чтобы одно отдано было въ распоряженіе господина непремѣннаго секретаря, а другое уже исключительно посвящалось предметамъ сельскаго хозяйства въ обширномъ его значеніи, т.-е., чтобы читано было и разсуждаемо о всемъ, касающемся собственно сельской науки, нравственной статистики, этнографіи, видовъ на будущее сельское благоустройство и проч. и проч.

«Кромѣ того, слѣдуетъ, кажется, обратить вниманіе на журналъ общества, который почти никѣмъ не читается, имѣетъ съ небольшимъ 3000 подписчиковъ и если не измѣнятся условія его, то, при нынѣшнемъ журнальномъ распоряженіи, существовать не можетъ и общество лишится необходимаго органа.

«Смѣло увѣряю васъ, милостивые государи, что, безъ прибавочныхъ засѣданій и безъ гонорарія за статьи, общество не можетъ жить разумной жизнію, не можетъ прозябать даже, но будетъ *киснуть* и если общими

силами не приложимъ мы рукъ къ нему во время и не замѣсимъ чего-нибудь путнаго, то и *совсѣмъ прокиснетъ*.

«Въ заключеніе записки моей обращаюсь къ обстоятельству, отъ котораго, по мнѣнію моему, зависитъ все будущее значеніе общества; обстоятельство это есть баллотировка, предписанная уставомъ, но не исполняемая на дѣлѣ, тогда какъ въ сущности безъ нея ни одно дѣйствіе общества не имѣетъ законнаго основанія и само общество подвергается какой-то безправной *крѣпостной зависимости*. Но такъ какъ крѣпостное право уже отживаетъ свой вѣкъ, то не можетъ же общество наше остаться единственнымъ его представителемъ.

«Я знаю, что все мною высказанное давно уже занимаетъ всѣхъ просвѣщенныхъ членовъ, но молчалось по привычкѣ русскихъ людей терпѣть до-нельзя или до случая, я же, какъ членъ, редакторъ и депутатъ одного изъ комитетовъ по крестьянскому дѣлу, т.-е., именно по дѣлу объ уничтоженіи безправной зависимости въ *низшемъ сословіи*, считаю себя обязаннымъ ратовать противъ нея и въ обществѣ, котораго имѣю честь именоваться членомъ. Кромѣ того, близко предвидя скорую нужду въ раціональномъ хозяйствѣ и пользу, какую въ правѣ ожидать отъ общества возрождающаяся Россія, считаю необходимымъ возрожденіе и самого общества».

Въ день произнесенія Толстымъ этой рѣчи много о ней говорили въ Московскомъ англійскомъ клубѣ и въ особенности она занимала такъ называвшихся президента и вице-президента вральной комнаты, Головкина и Лонгинова.

Послѣдній повторялъ нѣсколько разъ заученныя имъ наизусть слова рѣчи: «Такъ краснокожіе Америки на сумракѣ жизни духовно витаютъ въ заоблачномъ царствѣ по счастливымъ охотамъ безпредѣльныхъ долинъ его».

Послѣ засѣданія предсѣдатель общества князь С. Н. Гагаринъ отказался отъ этого званія за слѣпотою и старостью; нѣсколько членовъ общества изъ болѣе молодыхъ поговаривали о замѣнѣ новыми нѣкоторыхъ лицъ въ совѣтѣ общества и, между прочими, непремѣннаго секретаря.

Въ слѣдующее засѣданіе Масловъ, при чтеніи журнала прежнихъ засѣданій общества, прочелъ свое мнѣніе, исполненное предостереженій обществу, главное содержаніе котораго состояло въ слѣдующемъ.

Правительство утвердило нѣкоторыя должности въ обществѣ и должностнымъ лицамъ назначило содержаніе изъ своихъ суммъ; это назначеніе вошло въ сводъ законовъ; вслѣдствіе этого, по мнѣнію Маслова, общество не можетъ замѣнить означенныхъ лицъ другими, а если замѣнитъ, то правительство останется при своемъ прежнемъ назначеніи, ибо общество не имѣетъ права перемѣнять законовъ.

Я возразилъ, что не могу согласиться съ этимъ заключеніемъ на слѣдующемъ основаніи: общество признало нужными нѣкоторыя должности, въ томъ числѣ должность секретаря, и полагая необходимымъ назначить вознагражденіе лицамъ, которыя займутъ эти должности, просило пра-

вительство объ утвержденіи должностей и о вспоможеніи для выдачи содержанія лицамъ, которыя ихъ займутъ.

Правительство утвердило должности и въ томъ числѣ должность секретаря и дало вспоможеніе. Общество съ благодарностью приняло вспоможеніе, справедливо полагая, что оно дано обществу, а не лицамъ, которыя въ то время заняли эти должности. Мнѣніе же Маслова приводитъ къ тому заключенію, что и общество могло бы не существовать, а секретарство, поддерживаемое правительствомъ, все же существовало бы.

Правительство, давая вспоможеніе, выразило свое сочувствіе къ сельскому хозяйству, а не къ секретарству и другимъ должностямъ, и потому оно, конечно, не признаетъ измѣненія нашего внутренняго хозяйства за попытку измѣнять законы государства, а будетъ продолжать свое вспоможеніе и въ томъ случаѣ, если бы общество употребило его даже на другія свои нужды, а не на секретарство.

Послѣ этого Масловъ оставилъ мѣсто непремѣннаго секретаря общества и на это мѣсто былъ избранъ профессоръ Московскаго университета Модестъ Яковлевичъ Китары (впослѣдствіи тайный совѣтникъ, предсѣдатель техническаго комитета при главномъ интендантскомъ управленіи военнаго министерства).

Засѣданія общества продолжались подъ предсѣдательствомъ вице-предсѣдателя С. П. Шипова. До того времени засѣданія Московскаго общества сельскаго хозяйства, равно какъ и другихъ обществъ въ Россіи, отличались отсутствіемъ преній: съѣзжались члены общества, чтобы выслушать молча какое-нибудь сообщеніе одного изъ членовъ, преимущественно секретаря, или отчетъ о дѣйствіяхъ общества за прошедшій годъ.

Эта вынужденная монотонность засѣданій отвлекала отъ нихъ полезныхъ членовъ. Я уже говорилъ, что, съ воцареніемъ Императора Александра II, языки развязались. Пренія, въ которыхъ каждый членъ свободно излагалъ свои мнѣнія, начались собственно въ засѣданіяхъ Московскаго общества сельскаго хозяйства; эти пренія послужили первымъ образцомъ для преній въ другихъ подобныхъ обществахъ.

Уставъ этого общества совершенно устарѣлъ, а потому найдено было необходимымъ представить на утвержденіе новый проектъ устава, составленіе котораго было поручено особой комиссіи; въ нее между прочими были выбраны: я, извѣстный поэтъ А. С. Хомяковъ и Александръ Ивановичъ Кошелевъ, издатель журнала «Русская Бесѣда» (бывшій впослѣдствіи директоромъ финансовъ въ Царствѣ Польскомъ), который избранъ былъ при слѣдующей баллотировкѣ предсѣдателемъ общества, что побудило С. П. Шипова оставить должность вице-предсѣдателя.

Комиссія по составленію новаго устава общества собиралась у Кошелева и занималась порученнымъ ей предметомъ съ большимъ усердіемъ. Я обращалъ большое вниманіе на редакцію устава и мои на нее замѣчанія, по ихъ правильности, неоднократно вызывали удивленіе Хомякова, который называлъ меня пуристомъ.

Хомякову сильно не нравилось, что въ обществѣ есть III отдѣленіе, которое напоминало о III отдѣленіи Собственной Его Величества канцеляріи; онъ предлагалъ при учрежденіи четырехъ отдѣленій общества придать имъ наименованія I, II, IV и V, увѣряя, что я много отъ этого выиграю, такъ какъ я буду тогда именоваться начальникомъ уже IV, а не III отдѣленія.

Общество занималось не только составленіемъ устава; оно обратило вниманіе на сельское хозяйство, на издававшійся обществомъ журналъ и на школу и ферму, учрежденныя при обществѣ. Но это рвеніе продолжалось недолго: наиболѣе ревностные члены вскорѣ оставили Москву, и общество стало влачить свое существованіе попрежнему, а можетъ быть и хуже, такъ какъ оно лишилось въ Масловѣ скучнаго, но все же дѣятельнаго секретаря.

Масловъ продолжалъ, впрочемъ, свою дѣятельность по званію директора комитета шелководства, учрежденнаго при обществѣ, и при празднованіи 50-лѣтняго юбилея общества, а впослѣдствіи 50-лѣтняго юбилея его служенія при обществѣ, онъ, состоя уже въ чинѣ тайнаго совѣтника, хотя нигдѣ, кромѣ общества, не служилъ, получилъ ордена Св. Владиміра 2 ст. и Бѣлаго орла.

По переѣздѣ въ 1861 г. въ Петербургъ я былъ уволенъ отъ должности начальника III отдѣленія общества и выбылъ вовсе изъ общества, такъ какъ не присылалъ болѣе годового членскаго взноса.

Лѣтомъ 1859 г. я по обыкновенію жилъ въ домикѣ при Алексѣевскомъ водоподъемномъ зданіи. Занятія мои по водопроводамъ состояли въ наблюденіи за правильнымъ ихъ дѣйствіемъ и въ составленіи проектовъ по распространенію Мытищинскаго водопровода и отчетности по устройству водопроводовъ.

Въ предыдущей главѣ «Моихъ воспоминаній» я говорилъ, что съ 1 ноября 1858 г. Москва начала получать Мытищинскую воду въ количествѣ въ 2½ раза большемъ противъ прежняго. Лѣто 1859 г. было замѣчательно частыми пожарами въ Москвѣ, но большею частію они были потушены въ самомъ началѣ, что можно главнымъ образомъ приписать близости воды во всѣхъ частяхъ города.

Несмотря на это, былъ слышенъ ропотъ, что во время пожаровъ въ фонтанахъ недостаточно воды; вслѣдствіе чего находились люди, которые требовали увеличенія въ это время ея притока, т.-е. требовали, невозможнаго. Они не хотѣли понять, что 500 тыс. ведеръ воды въ сутки недостаточно для лежащей на лѣвомъ берегу р. Москвы части города, въ которой было болѣе 250 тыс. жителей съ 23 постоянно дѣйствующими открытыми фонтанами. Впрочемъ, вода во время пожаровъ разбиралась не только въ этихъ фонтанахъ, но сверхъ того въ 3 водоразборныхъ и 27 пожарныхъ кранахъ.

По малому количеству поднимаемой до 1858 г. Мытищинской воды въ столицу, запрещено было проводить ее въ дома; только излишняя, не разбираемая, большею частію въ ночное время, въ фонтанахъ вода уступалась въ бани. Хотя количество воды и по преобразованіи водопроводовъ

было все еще недостаточно для Москвы, но я предвидѣлъ возможность въ нѣкоторыхъ случаяхъ уступать воду въ дома за особую плату.

Составленныя мною на эту уступку правила были Высочайше утверждены 19 августа 1858 г. Въ 1859 г. поступило много прошеній отъ домовладѣльцевъ о проведеніи воды въ ихъ дома; разрѣшеніе давалось на основаніи означенныхъ правилъ, только въ той мѣрѣ, чтобы городскіе фонтаны не оскудѣвали, такъ какъ главная цѣль водопроводовъ состояла въ снабженіи водою этихъ фонтановъ, изъ которыхъ всѣ жители получаютъ воду безплатно. Домовладѣльцы, которымъ было отказано въ ихъ просьбѣ по недостатку воды, заявляли свое неудовольствіе.

Роптали еще домовладѣльцы тѣхъ мѣстностей, которыя были удалены отъ устроенныхъ фонтановъ. Участвуя наравнѣ со всѣми прочими въ сборѣ капитала на устройство и содержаніе водопроводовъ, они считали себя обиженными. Въ этомъ положеніи находились жители Лефортовской части и Земляного вала близъ Высокояузскаго моста.

Новый генералъ-губернаторъ графъ Строгановъ обращалъ менѣе вниманія на водопроводы, чѣмъ его предшественникъ. Онъ просилъ меня сдѣлать все возможное для ихъ удовлетворенія. По обширности Лефортовской части, въ ней требовалось устроить не менѣе двухъ мѣстъ для разбора воды, а по ея отдаленности требовалось до этихъ мѣстъ проложить чугунныя водоводныя трубы на довольно значительное протяженіе, что стоило бы большихъ издержекъ, а суммъ на эти работы не имѣлось, и потому въ 1859 г. по снабженію водою Лефортовской части я ограничился составленіемъ проекта водопровода до площадки близъ дворцоваго сада, который приведенъ въ исполненіе въ 1861 г. На Земляномъ же валу близъ Высокояузскаго моста въ іюлѣ 1859 г. устроенъ водоразборный кранъ, чѣмъ окрестные жители были вполнѣ довольны.

Когда я пришелъ доложить Строганову объ окончаніи этой работы, онъ меня спросилъ, что она стоила. Я отвѣчалъ: «131 руб.» Строгановъ, вынувъ деньги изъ своего бумажника, хотѣлъ мнѣ ихъ отдать, но я, не взявъ денегъ, сказалъ, что на подобныя работы имѣется городская сумма.

Въ 1859 г. водоподъемныя паровыя машины Мытищинскаго водопровода, поставленныя заводомъ Джемсъ Уаттъ и К°, дѣйствовали превосходно, употребляя каменнаго угля менѣе, чѣмъ назначено было по заключенному съ этимъ заводомъ контракту.

Унтеръ-офицеръ Гедловскій совершенно освоился съ уходомъ за этими машинами, что дало мнѣ возможность отпустить англійскихъ машинистовъ ранѣе годового срока, который они обязаны были по контракту оставаться для ухода за машинами. Во весь 1859 г., послѣ февраля, не было поврежденій въ трубахъ Мытищинскаго водопровода и въ ихъ соединеніяхъ. Засимъ получалась полная увѣренность, что этотъ водопроводъ устроенъ во всѣхъ частяхъ прочно.

Въ предыдущей главѣ «Моихъ воспоминаній» я упомянулъ, что два водопровода изъ р. Москвы: Бабьегородскій и Краснохолмскій (Замо-

скворѣцкій), доставляли воду часто не чистую и лѣтомъ теплую, что въ весеннее время, по совершенной мутности воды въ Москвѣ, необходимо было останавливать эти водоснабженія и что сверхъ того въ послѣднемъ изъ этихъ водопроводовъ каждую зиму замерзала вода въ трубахъ.

Съ 1 ноября 1858 г. въ трубы Бабьегородскаго водопровода была пущена Мытищинская вода, а на Замоскворѣцкомъ водопроводѣ, принятыми въ 1858 г. мѣрами, было отвращено замерзаніе трубъ въ зиму 1858—1859 г., но все же оно было остановлено по совершенной мутности воды въ рѣкѣ съ 29-го марта по 15 апрѣля. Такъ какъ подобная остановка была ежегодно неизбѣжна, то я составилъ проектъ замѣны рѣчной воды въ этомъ водопроводѣ Мытищинскою. Въ этомъ проектѣ я предположилъ опустить на дно рѣки цѣпь соединенныхъ между собой шарнирами чугунныхъ трубъ, которыя на лѣвомъ берегу рѣки соединяются съ трубами Мытищинскаго, а на правомъ Краснохолмскаго водопровода.

Проектъ этотъ былъ въ томъ же году утвержденъ главнымъ Управленіемъ путей сообщенія, но приведенъ въ исполненіе въ концѣ 1861 г., послѣ переѣзда моего на службу въ Петербургъ, при инженеръ-полковникѣ Никифораки, назначенномъ на мое мѣсто начальникомъ Московскихъ водопроводовъ.

Это удѣленіе Мытищинской воды въ Замоскворѣцкую часть города еще болѣе уменьшило и безъ того недостаточный расходъ воды въ городскихъ фонтанахъ, устроенныхъ на правомъ берегу р. Москвы, такъ какъ въ 1861 г. получались Мытищинскимъ водопроводомъ тѣ же 505 тыс. ведеръ воды въ сутки, но они уже изливались не въ 27 мѣстахъ, какъ было изложено выше, а въ 33-хъ.

Понятно, что при полученіи того же количества воды нельзя было безгранично увеличивать на водопроводѣ число мѣстъ для разбора, а тѣмъ болѣе устраивать открытые фонтаны.

Весною 1859 г. вмѣстѣ со мною пріѣзжалъ въ Петербургъ мой старый другъ А. И. Нарышкинъ хлопотать объ утвержденіи устава общества прачешныхъ въ Москвѣ, которое учреждалось по мысли архитектора М. Ю. Левестама.

Послѣдній, оставивъ службу при водопроводахъ, состоялъ архитекторомъ Московской удѣльной конторы и вмѣстѣ съ другимъ архитекторомъ бралъ на свою отчетность постройки и передѣлки въ частныхъ домахъ Москвы.

Они имѣли довольно значительный музей строительныхъ матеріаловъ, въ который я, стараясь оказать покровительство ихъ полезному предпріятію, возилъ Чевкина и Закревскаго.

По утвержденіи устава общества прачешныхъ въ Москвѣ, я взялъ довольно значительное число акцій, чтобы имѣть голосъ въ обществѣ для выбора въ директоры А. И. Нарышкина, которому необходимо было какое-либо мѣсто для полученія содержанія и который занимался дѣломъ всегда съ усердіемъ.

Но не смотря на это, общество прачешныхъ пошло не хорошо и года черезъ два было ликвидировано, при чемъ акціонеры получили только четвертую часть внесенныхъ ими денегъ; я при этомъ понесъ довольно большую потерю.

По возвращеніи въ апрѣлѣ 1859 г. изъ Петербурга, я началъ хлопотать о наймѣ помѣщенія для раздачи акцій Московско-Ярославской желѣзной дороги и для имѣющаго образоваться правленія общества этой дороги. Находя полезнымъ быть сколько возможно ближе къ занятіямъ по дорогѣ, которой устройство въ виду того, что другіе учредители были откупщики, явно должно было пасть исключительно на меня, я желалъ нанять квартиру для правленія общества въ такомъ домѣ, въ которомъ и я могъ бы помѣститься. Н. П. Шиповъ предлагалъ для помѣщенія правленія верхній этажъ одного изъ флигелей только что отдѣланнаго имъ дома на Лубянкѣ, купленнаго имъ у графа Ростопчина.

Въ этомъ флигелѣ не только не было помѣщенія для меня, но и для правленія общества оно было крайне неудобно. Я объ этомъ заявилъ Шипову, который, разозлившись на меня за это, распускалъ слухъ, что я изъ своихъ выгодъ хочу завладѣть всѣмъ дѣломъ по устройству дороги, и съ перваго шага хочу пріобрѣсти даровую квартиру при наймѣ помѣщенія для правленія общества. Вскорѣ Н. П. Шиповъ уѣхалъ за границу.

Ѳ. В. Чижовъ, который съ перваго нашего знакомства со мною убѣдился, что во мнѣ нѣтъ корыстныхъ цѣлей, передалъ мнѣ неудовольствіе Н. П. Шипова и просилъ, для отклоненія предположеній послѣдняго, не искать для правленія общества такого дома, въ которомъ и я могъ бы имѣть помѣщеніе. Я согласился и отыскалъ для правленія квартиру на Мясницкой, близъ Мясницкихъ воротъ.

По напечатаніи въ Сенатскихъ Вѣдомостяхъ Высочайше утвержденнаго устава общества Московско-Ярославской желѣзной дороги, учредители сдѣлали публикацію о принятіи въ означенномъ помѣщеніи съ 15 іюля подписки на акціи со взносомъ 20% съ нарицательной ихъ цѣны, т.-е. по 30 р. на каждую акцію.

Сергіевскій посадъ съ Троицкою въ немъ Лаврою, которой архимандритомъ считается Московскій митрополитъ, составлялъ при жизни митрополита Филарета какъ бы его владѣніе и потому необходимо было до приступа къ устройству дороги отъ Москвы до посада испросить его благословеніе.

Зная, что митрополитъ не расположенъ, какъ и многіе старые люди, къ устройству желѣзныхъ дорогъ, учредители до этого времени не сообщали ему о своихъ предположеніяхъ, такъ что свѣдѣніе объ образованіи общества Московско-Ярославской желѣзной дороги онъ узналъ изъ газетъ. Но когда уставъ этого общества былъ уже Высочайше утвержденъ, учредители, передъ приступомъ къ устройству дороги, поѣхали въ Лавру, чтобы побывать у митрополита.

Н. Г. Рюминъ, Д. П. Шиповъ, И. Ѳ. Мамонтовъ и я, придя 3-го іюля

въ соборъ Троицкой Лавры, просили дозволенія представиться митрополиту. Намъ отвѣчали, что онъ по нездоровью никого не принимаетъ, но что для насъ дѣлаетъ исключеніе и приметъ насъ послѣ обѣдни.

Филаретъ былъ назначенъ Московскимъ архіепископомъ 3 іюля 1821 г., такъ что въ день нашего прибытія исполнилось 38 лѣтъ его управленія Московскою митрополіею, о чемъ мы узнали во время благодарственнаго молебна, который послѣ литургіи отслуженъ весьма торжественно всѣмъ духовенствомъ Лавры.

По прочтеніи во время молебна Евангелія, читавшій его діаконъ понесъ его черезъ всю церковь ко мнѣ съ тѣмъ, чтобы я приложился къ нему, и узнавъ отъ меня, кто другіе учредители общества, понесъ Евангеліе къ нимъ. При эктеніи же, слѣдовавшей за чтеніемъ Евангелія, молились о митрополитѣ и объ учредителяхъ новаго пути.

Мы были очень удивлены, такъ какъ, конечно, все это не могло дѣлаться безъ особаго приказанія митрополита. По окончаніи молебна мы были приглашены къ нему; онъ извинялся, что по болѣзни принимаетъ насъ лежа на диванѣ.

На объясненіе наше, что пришли просить его благословенія на устройство дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада, онъ отвѣчалъ, что вообще не охотникъ до желѣзныхъ дорогъ, а въ особенности до предположенной нами, что онѣ могутъ быть и полезны въ западной Европѣ, по густотѣ ея населенія и значительности торговли, но у насъ по крайней мѣрѣ преждевременны, что Россія не богата капиталами и не можетъ вынести огромныхъ издержекъ на ихъ устройство тѣмъ болѣе, что дороги, по малому населенію и по малому количеству перевозимыхъ грузовъ, будутъ бездоходны.

Я возразилъ, что въ центральной Россіи населеніе довольно густо и по многимъ причинамъ подвижное; что же касается до перевозки грузовъ, то ихъ количество опредѣляется многочисленностію нашихъ обозовъ, тогда какъ самое слово «обозъ», столь употребительное въ Россіи, не имѣетъ равнозначущаго на извѣстныхъ мнѣ новѣйшихъ европейскихъ языкахъ, а такъ какъ митрополиту знакомы, сверхъ того, языки еврейскій, греческій и латинскій, то я прошу сказать мнѣ, есть ли на нихъ выраженіе разнозначущее нашему слову «обозъ».

Митрополитъ, поспѣшно вставъ съ дивана, на которомъ онъ лежалъ, сказалъ мнѣ: «Понимаю, что вы хотѣли этимъ сказать; вы правы», причемъ необыкновенно живые и выразительные глаза этого старца заблестѣли. Но тѣмъ не менѣе, прибавилъ онъ, дорога, ведущая въ святую Лавру, невыгодна по неимѣнію грузовъ для перевозки, а между тѣмъ можетъ быть вредна въ религіозномъ отношеніи.

Богомольцы будутъ пріѣзжать въ Лавру въ вагонахъ, въ которыхъ наслушаются всякихъ разсказовъ и часто дурныхъ, тогда какъ теперь они ходятъ пѣшкомъ и каждый ихъ шагъ есть подвигъ, угодный Богу.

Я возразилъ, что желающіе могутъ и по устройствѣ желѣзной дороги

ходить пѣшкомъ въ Лавру, что въ многочисленномъ обществѣ въ вагонѣ едва ли можно ожидать неприличныхъ разсказовъ, тогда какъ теперь нѣкоторые ходятъ въ Лавру не изъ усердія къ ея свя́тынѣ, а ради прогулки, во время которой предаются разнымъ увеселеніямъ, иногда противнымъ нравственности.

Сверхъ того, мы, учредители, полагали, что желѣзная дорога привлечетъ еще болѣе богомольцевъ въ Лавру по причинѣ доставляемыхъ ею удобствъ. Митрополитъ простился съ нами весьма любезно, благословилъ насъ, пожелавъ успѣха предпріятію и намъ выгоды, и проводивъ, несмотря на болѣзненное состояніе, до передней, снова насъ благословилъ.

Во время войны 1853—1856 гг. правительство выпустило кредитныхъ билетовъ на нѣсколько сотъ милліоновъ рублей, черезъ что послѣ войны оказалось болѣе денежныхъ знаковъ, чѣмъ ихъ требовалось на русскихъ рынкахъ. Капиталы въ большомъ количествѣ стекались въ сохранныя казны Петербургскаго и Московскаго опекунскихъ совѣтовъ.

Эти учрежденія, незадолго передъ симъ уменьшившія плату процентовъ по вносимымъ въ оныя суммамъ съ 5 на 4, принуждены были, чтобы отвлечь взносъ суммъ, которыхъ они не могли употреблять ни на что иное, какъ на выдачу ссудъ подъ помѣщичьи имѣнія, а большая часть послѣднихъ были уже заложены,—уменьшить проценты съ 4 на 2.

Владѣльцы капиталовъ, не довольствуясь столь малыми процентами, бросились помѣщать ихъ въ разныя предпріятія; это было главною причиною той акціонерной горячки, которая продолжалась до конца 1858 г.

Разсказывали, что при подпискѣ въ этомъ году на акціи нѣкоторыхъ обществъ и между прочими общества Петербургскихъ водопроводовъ, собиралась такая толпа, что нѣсколько людей было задавлено. Первая неудачная подписка на акціи въ 1858 г. была подписка общества Волжско-Донской желѣзной дороги, но это не мѣшало надѣяться, что подписка на акціи Московско-Ярославской желѣзной дороги пойдетъ успѣшно.

Въ началѣ іюля 1859 г. многіе обращались ко мнѣ съ просьбою подписаться на эти акціи до 15 іюля, срока, назначеннаго для начала подписки, заявляя опасеніе, что они могутъ не получить желаемаго ими количества акцій при развертскѣ.

Въ этомъ числѣ былъ бывшій генералъ-губернаторъ графъ Закревскій, который взялъ съ меня слово, что онъ получитъ желаемое имъ число акцій, а жена его даже два раза вызывала меня къ себѣ съ просьбой подписаться для нея на акціи ранѣе 15 іюля. Я объяснялъ всѣмъ, что подобная подписка незаконна, а Закревскому сказалъ, что по уставу общества шесть учредителей имѣютъ преимущественное право на $^1/_5$ часть количества акцій, т.-е. на 5400 акцій, изъ которыхъ на мою долю выпадаетъ 900, и такъ какъ я не могу взять болѣе 50, то остальныя 850 акцій я съ удовольствіемъ предоставляю Закревскому, если ему угодно будетъ взять такое количество; но замѣтно было съ его стороны недовѣріе къ тому, чтобы я такъ легко ему передалъ право на столь значительное число акцій.

А. И. Нарышкинъ принималъ живое участіе въ учрежденіи общества. Убѣжденный, что въ первый день подписки на акціи явится толпа, для поддержанія порядка въ которой потребуется полиція, онъ уговорилъ меня потребовать жандармовъ. Они въ числѣ 16 человѣкъ явились 15 іюля въ домъ, въ которомъ предназначалась подписка на акціи.

Но ожиданія не сбылись: въ первый день подписки явилось не болѣе 20 человѣкъ, подписавшихся на очень незначительное число акцій. Жандармы были спрятаны и вскорѣ совсѣмъ отпущены, такъ какъ и безъ нихъ въ комнатѣ, въ которой шла подписка, число учредителей и приглашенныхъ ими на службу общества было болѣе, чѣмъ подписывающихся на акціи.

Приглашенные на службу общества были, сверхъ вышеупомянутыхъ инженеровъ Богомольца и Шульца, инженеры Рехневскій, умершій въ 1863 г., и Друри (впослѣдствіи управляющій Козловско-Ростовскою желѣзною дорогою), правитель дѣлъ общества Щуровскій, бухгалтеръ Николай Васильевичъ Павловъ и кассиръ Иванъ Ивановичъ Эртовъ; изъ нихъ первый, по увольненіи отъ службы общества, умеръ, а другіе занимали тѣ же мѣста.

Графъ Закревскій и всѣ тѣ, которые просили меня подписаться на акціи до открытія общей подписки, не подписались ни на одну акцію ни въ этотъ день, ни въ слѣдующіе.

Въ то время въ Московскомъ англійскомъ клубѣ были круглый годъ общіе обѣды по средамъ и субботамъ. 15 іюля въ 1859 г. приходилось въ среду, и я въ этотъ день отправился обѣдать въ клубъ, гдѣ уже была извѣстна неудача подписки на акціи. Учредители при самомъ началѣ подписки объявили, что они оставляютъ за собой пять тысячъ акцій, а потому мы могли бы начать раздачу съ 5001-го номера, и тогда члены клуба нашли бы подписку на акціи удовлетворительною, но мы начали раздачу съ номера 1-го, такъ что нѣкоторые изъ членовъ клуба показывали выданныя имъ свидѣтельства на акціи за номерами, не превосходившими сотенъ.

Въ слѣдующіе дни подписка шла еще хуже. Я полагаю, что слѣдующія причины повліяли на дурной разборъ акцій. Сохранныя казны, какъ сказано выше, уменьшили проценты до двухъ на вносимые капиталы, а потому владѣльцы послѣднихъ начали ихъ вынимать и употреблять на разныя предпріятія и между прочимъ на пріобрѣтеніе акцій главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ чистый доходъ былъ гарантированъ 5%.

Правительство нашло въ 1859 г. нужнымъ выпустить 5% банковые билеты; владѣльцы капиталовъ бросились на ихъ пріобрѣтеніе въ полной увѣренности, что цѣна билетовъ никогда измѣняться не можетъ, какъ никогда не измѣнялась цѣна билетовъ, которые выдавались сохранными казнами на вносимые капиталы.

Въ уставѣ же общества Ярославской дороги полагалось: во время устройства дороги до Сергіевскаго посада платить 4% на внесенныя за акціи суммы, т.-е. вдвое болѣе, чѣмъ давали въ послѣднее время сохран-

ныя казны, но на 1% менѣе, чѣмъ вновь выпущенные 5% банковые билеты и акціи главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и потому пріобрѣтеніе этихъ двухъ бумагъ считалось выгоднѣе. Къ этой главной причинѣ присоединилось и нѣсколько другихъ.

17 іюля 1859 г. было Высочайше утверждено общество Саратовской желѣзной дороги, коей акціи и облигаціи правительство гарантировало 4½% и слѣдовательно подписка на нихъ казалась выгоднѣе, чѣмъ на негарантированныя акціи Ярославской дороги. Сверхъ того, между учредителями общества Саратовской дороги были банкиры, которые лучше насъ распорядились подпискою на первый выпускъ акцій въ 10 милліоновъ рублей. Главный дѣятель общества Саратовской дороги, бывшій въ то время Московскимъ банкиромъ, Маркъ со своими агентами отклонялъ желавшихъ подписаться на акціи Ярославской дороги и приглашалъ къ подпискѣ на акціи Саратовской дороги; мнѣ, между прочимъ, извѣстно, что онъ успѣлъ въ этомъ убѣдить графа Закревскаго.

Но эти происки не помогли и обществу Саратовской дороги. Хотя учредители въ началѣ сентября и объявили подписку на первый выпускъ акцій въ 10 милліоновъ рублей состоявшеюся, но это было несправедливо: учредители не разобранное число акцій подѣлили между собою, для чего былъ составленъ особый синдикатъ, въ которомъ главнымъ учредителемъ былъ банкиръ Маркъ.

Вскорѣ акціи этой дороги значительно упали въ цѣнѣ, что и было одною изъ главныхъ причинъ перваго банкротства Марка. Впослѣдствіи общество Саратовской дороги испросило разрѣшеніе ограничиться устройствомъ дороги отъ Москвы до Рязани, при чемъ оно переименовано въ общество Московско-Рязанской желѣзной дороги, котораго акціи вскорѣ по окончаніи дороги отъ Рязани до Козлова значительно поднялись въ цѣнѣ.

Малый разборъ акцій общества Московско-Ярославской желѣзной дороги неоднократно возбуждалъ между его учредителями вопросъ, не отказаться ли отъ составленія этого общества, при чемъ они надѣялись, что правительство, по возвращеніи подписчикамъ на акціи полученныхъ отъ нихъ денегъ, возвратитъ учредителямъ внесенный при утвержденіи устава залогъ въ 202,500 р.; расходы же по производству изысканій, составленію проектовъ и всѣ другіе, потребовавшіеся на учрежденіе общества, учредители полагали принять на свой счетъ.

Противъ упраздненія общества сильно возставали изъ учредителей Д. П. Шиповъ и нѣсколько лицъ, принадлежащихъ къ такъ называемой славянофильской партіи, въ томъ числѣ извѣстный профессоръ и литераторъ Михаилъ Петровичъ Погодинъ и Ѳ. В. Чижовъ.

Они не хотѣли допустить, чтобы русскіе учредители общества не могли собрать относительно незначительнаго капитала въ 4.050 000 р. на предметъ столь выгодный, какъ сооруженіе дороги отъ Москвы до одной изъ наиболѣе чтимыхъ русскими святынь.

Погодинъ и Чижовъ полагали, что, по заявленіи въ печати ожидаемыхъ отъ дороги выгодъ, подписка на акціи увеличится. Первый изъ нихъ 23 сентября 1859 г. помѣстилъ въ «Русской Газетѣ» большую статью: «Троицкая дорога», въ которой обвинялъ учредителей общества этой дороги, что они не объяснили подробно всѣхъ ожидаемыхъ отъ нея для акціонеровъ выгодъ.

По извѣстной методѣ Погодина все преувеличивать, онъ, удивляясь, что до сихъ поръ не собирается общество для проведенія желѣзной дороги отъ Москвы до Троицы, приходитъ по приведеннымъ имъ доводамъ къ слѣдующему заключенію: «Во всемъ свѣтѣ, ни въ Европѣ, ни въ Америкѣ, нельзя указать мѣстности выгоднѣе этой».

Статья обратила на себя общественное вниманіе, но подписка шла попрежнему вяло, и въ ноябрѣ большая часть учредителей снова пришли къ мысли на вышеизложенныхъ основаніяхъ ликвидировать не состоявшееся общество. Тогда я съ Чижовымъ составили особую брошюру подъ заглавіемъ: «Московско-Сергіевская желѣзная дорога отъ учредителей», которая служила отвѣтомъ на статью Погодина и объясняла, что акціонеры будутъ получать ежегодно 9% съ внесеннаго ими капитала. Эта брошюра была разослана въ декабрѣ 1859 г. при Московскихъ и Петербургскихъ вѣдомостяхъ и при журналѣ акціонеровъ.

Дополнительныя статьи къ уставу общества Московско-Ярославской желѣзной дороги, относящіяся до устройства этимъ обществомъ узкоколейной желѣзной дороги отъ лѣваго берега р. Волги противъ Ярославля до г. Вологды, Высочайше утверждены 24 іюня 1870 года.

Но не однимъ путемъ печати мы, учредители общества Московско-Ярославской желѣзной дороги, старались оживить подписку на акціи: для достиженія этой цѣли мы подавали бывшему главноуправляющему путями сообщенія Чевкину просьбы о дарованіи разныхъ льготъ обществу, а именно: о замѣнѣ половины назначенныхъ по уставу общества акцій облигаціями, о гарантіи тѣхъ и другихъ правительствомъ и о ихъ принятіи въ залогъ по казеннымъ подрядамъ.

Эти просьбы были принимаемы Чевкинымъ благосклонно, но отвѣтъ на нихъ былъ полученъ только въ маѣ 1860 г., когда подписка на акціи для образованія капитала, потребнаго на устройство желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада, уже состоялась.

Именно 3 мая 1860 г. Высочайше повелѣно было даровать обществу, только по окончаніи желѣзной дороги до Ярославля, гарантію 4½% чистаго годового дохода на капиталъ, который употребить на постройку дороги отъ Москвы до этого города, образовавъ его на половину изъ акцій и облигацій; акціи же общества, когда по нимъ уплочено не менѣе 50% нарицательной ихъ цѣны, разрѣшено принимать въ залогъ по казеннымъ подрядамъ и поставкамъ.

Несмотря на принимаемыя учредителями мѣры, при наступленіи 1860 г. подписка на акціи, простиравшаяся, за исключеніемъ 5.000 разо-

бранныхъ учредителями, всего до 11.000, почти прекратилась, что подало поводъ къ возобновленію предположенія о ликвидаціи не состоявшагося общества.

Изъ учредителей одинъ Д. П. Шиповъ настаивалъ на его осуществленіи; братъ его Александръ не подписался ни на одну акцію, а другой братъ Николай былъ за границею. И. Ѳ. Мамонтовъ объявилъ, что онъ готовъ поддержать составленіе общества, если на эту поддержку согласится Н. Г. Рюминъ. Тогда Ѳ. В. Чижовъ убѣдилъ послѣдняго взять 4.000 акцій съ тѣмъ, что Д. П. и Н. П. Шиповы и И. Ѳ. Мамонтовъ также возьмутъ каждый по стольку же акцій.

Эти 16.000 акцій съ 11.000, которыя были разобраны другими лицами, составляли все число акцій, назначенныхъ по уставу. Такимъ образомъ Д. П. Шиповъ, пользуясь довѣренностью находившагося за границею брата своего Николая на управленіе дѣлами послѣдняго, согласился взять на его имя 4.000 акцій и, какъ оказалось впослѣдствіи, не спросивъ на это его согласія. Но какъ бы то ни было, а капиталъ былъ составленъ и акціонеры были приглашены въ первое общее собраніе, назначенное на 23 февраля 1860 г.

Приводимъ въ слѣдующей таблицѣ сравненіе данныхъ, приведенныхъ въ упомянутой брошюрѣ, съ оказавшимися въ дѣйствительности съ перваго (1863 г.) открытія движенія по линіи до открытія движенія по продолженію дороги до Ярославля.

	По брошюрѣ полагалось.	Дѣйствительно получено.						
		Въ 1863 г.	Въ 1864 г.	Въ 1865 г.	Въ 1866 г.	Въ 1867 г.	Въ 1868 г.	Въ 1869 г.
Дохода отъ пассажир.	650,000	294,323	294,273	310,918	330,035	398,166	389,888	415,565
» » грузовъ р.	80,000	60,950	89,769	166,300	200,066	224,835	288,631	303,422
» » другихъ сборовъ р.	—	12,180	8,220	17,154	30,106	42,731	40,532	59,685
Итогъ дохода	730,000	367,600	392,256	494,374	560,207	605,732	710,051	778,685
Отношеніе расхода къ доходу	50%	45,41%	39,39%	33,81%	32,89%	34,89%	32,05%	29,76%
Дивидендъ на акцію цѣною въ 150 р. . .	13 р. 50 к.	6 р. 10 к.	8 р.	10 р.	10 р. 50 к.	11 р.	13 р. 50 к.	18 р.

Изъ этой таблицы видно, что въ первомъ году по открытіи дороги валовой доходъ былъ вдвое менѣе противъ предположеннаго въ брошюрѣ и что только на шестой годъ полученъ былъ предположенный въ брошюрѣ дивидендъ на акціи и то благодаря примѣрно экономическому содержа-

нію дороги. Даже въ седьмомъ году по открытіи дороги доходъ съ пассажирскихъ поѣздовъ хотя и увеличился почти въ полтора раза противъ дохода въ первый годъ, но далеко не достигъ предположеннаго въ брошюрѣ; доходъ же съ товарныхъ поѣздовъ во второмъ году по открытіи превышалъ предположенный въ брошюрѣ, а въ седьмомъ году былъ слишкомъ въ $3^3/_4$ раза болѣе сего послѣдняго.

Но наибольшій грузъ въ товарныхъ поѣздахъ состоялъ изъ лѣсу и дровъ, что заставляло опасаться, что по срубкѣ лѣса въ мѣстахъ, лежащихъ вблизи желѣзной дороги, доходъ съ нея уменьшится. Вслѣдствіе этого явилась необходимость продолжить желѣзную дорогу до Ярославля; уставъ на это продолженіе Высочайше утвержденъ 7 іюня 1868 г.

На этомъ слѣдовало бы остановиться, но Чижовъ, оставшійся, по переѣздѣ моемъ въ 1861 г. въ Петербургъ, главнымъ дѣятелемъ въ управленіи общества Московско-Ярославской желѣзной дороги, настоялъ, чтобы это общество продолжало желѣзную дорогу до Вологды.

Я былъ противнаго мнѣнія, но склонился на доводы Чижова, и теперь Ярославо-Вологодская дорога, по ея бездоходности, очень понизила выгоды, получаемыя обществомъ Московско-Ярославской желѣзной дороги, черезъ что понизилась стоимость его акцій, которыя, впрочемъ, и теперь стоятъ въ 230 р., т.-е., на 80 р. выше ихъ первоначальной цѣны.

Въ половинѣ 1859 г. пронеслись слухи, что по достиженіи Наслѣдникомъ престола Великимъ Княземъ Николаемъ Александровичемъ 16-лѣтняго возраста, для опредѣленія успѣховъ его въ наукахъ, были произведены въ присутствіи Императрицы испытанія, на которыхъ онъ оказался слабо подготовленнымъ.

Въ этотъ возрастъ Наслѣдниковъ престола назначаются къ нимъ, вмѣсто воспитателей, попечители. Императрица, недовольная успѣхами Наслѣдника въ наукахъ, не пожелала оставить при немъ попечителемъ бывшаго его воспитателя генералъ-адъютанта Н. В. Зиновьева, а съ нимъ долженъ былъ оставить свое мѣсто и помощникъ его генералъ-адъютантъ Г. Ѳ. Гогель.

Зиновьевъ, человѣкъ весьма богатый, остался попрежнему генералъ-адъютантомъ, а Гогель, оставаясь также генералъ-адъютантомъ, получилъ пожизненную пенсію въ 3.500 р. въ годъ и мѣсто помощника главноуправляющаго Царскосельскимъ и Петербургскимъ дворцовыми правленіями. По смерти же генерала Захаржевскаго, Гогель назначенъ управляющимъ Царскосельскимъ дворцовымъ правленіемъ; эту должность, которой присвоено значительное содержаніе, онъ занималъ очень долго.

Попечителемъ къ Наслѣднику былъ назначенъ Московскій военный генералъ-губернаторъ графъ С. Г. Строгановъ, который пробылъ въ послѣднемъ званіи всего четыре мѣсяца. Передъ самымъ оставленіемъ этого мѣста, Строгановъ далъ два торжественныхъ обѣда въ день коронаціи 26 августа и въ день тезоименитства Государя 30 августа.

За обѣдами было почти вдвое менѣе приглашенныхъ, чѣмъ бывало при Закревскомъ, хотя и на обѣдахъ Строганова было на каждомъ болѣе ста человѣкъ. Обѣды Строганова были утонченнѣе и роскошнѣе.

Передъ отъѣздомъ въ Петербургъ, Строгановъ, прощаясь со мною и съ начальникомъ IV (Московскаго) округа путей сообщенія Э. И. Шуберскимъ, повторилъ намъ неоднократно прежде выраженное имъ предположеніе, что мы еще встрѣтимся съ нимъ на службѣ.

Изъ его словъ можно было заключить, что, бывъ воспитанникомъ Института инженеровъ путей сообщенія, онъ на старости лѣтъ можетъ поступить на то поприще, которымъ началъ свою службу, т.-е., быть главноуправляющимъ путями сообщенія въ случаѣ оставленія этого мѣста Чевкинымъ.

По переѣздѣ въ Петербургъ, онъ, конечно, увидалъ, что должность попечителя Наслѣдника не совмѣстима съ должностью главноуправляющаго путями сообщенія и что онъ имѣлъ въ первой болѣе значенія, чѣмъ могъ бы имѣть въ послѣдней, а потому съ этого времени не было болѣе и рѣчи о его желаніи надѣть мундиръ инженеровъ путей сообщенія.

На мѣсто Строганова Московскимъ военнымъ генералъ-губернаторомъ назначенъ былъ генералъ-адъютантъ Павелъ Алексѣевичъ Тучковъ, человѣкъ вообще очень добрый и мягкій, бывшій ко мнѣ постоянно хорошо расположеннымъ. Ходомъ Московскихъ водопроводовъ онъ занимался еще менѣе Строганова.

Начальникъ штаба корпуса инженеровъ путей сообщенія графъ Б. А. Перовскій, который со времени его назначенія въ эту должность въ каждый мой пріѣздъ въ Петербургъ приглашалъ меня къ обѣду, не могъ сойтись съ Чевкинымъ и, пробывъ въ этой должности два года, просилъ объ увольненіи съ оставленіемъ генералъ-маіоромъ свиты Его Величества.

Чевкинъ, представляя Государю объ увольненіи Перовскаго отъ должности начальника штаба, заявилъ, что эта должность лишняя и что штабомъ корпуса инженеровъ путей сообщенія можетъ завѣдывать дежурный штабъ-офицеръ полковникъ Деморъ, что и было утверждено.

Чевкинъ, дѣлая это представленіе, вѣроятно, хотѣлъ показать ничтожность означенной должности и избавиться навсегда отъ лицъ, принадлежащихъ ко Двору, которыя могли быть ему навязаны въ начальники штаба. Деморъ оставался завѣдывающимъ штабомъ до преобразованія въ 1871 г. учрежденій министерства путей сообщенія, при которомъ числился до своей смерти; онъ умеръ въ 1873 г. въ чинѣ генералъ-лейтенанта.

Графъ Перовскій, по оставленіи имъ званія начальника штаба корпуса путей сообщенія, былъ назначенъ помощникомъ къ графу Строганову, а по кончинѣ Наслѣдника Николая Александровича, поступилъ попечителемъ къ Наслѣднику Великому Князю Александру Александровичу; по выходѣ же изъ этого званія, по случаю совершеннолѣтія Наслѣдника, получилъ сверхъ содержанія пенсію по 8.500 р. въ годъ

и назначенъ завѣдывающимъ собственною конторою дѣтей Ихъ Величествъ; эта должность, кажется, только номинальная, потому что конторою этою всегда управлялъ тайный совѣтникъ Сушинскій.

1 ноября 1859 г. истекъ годъ со дня открытія преобразованнаго Мытищинскаго водопровода. Въ этотъ день, когда я собирался ѣхать къ молебну въ Сухареву башню, вошелъ ко мнѣ свиты Его Величества генералъ-маіоръ Карцовъ, бывшій тогда оберъ-квартирмейстеромъ гвардейскаго корпуса (впослѣдствіи генералъ-адъютантъ, генералъ отъ инфантеріи и командующій войсками Харьковскаго военнаго округа), съ которымъ я знакомъ былъ съ 1856 г.

Онъ объяснилъ, что пріѣхалъ ко мнѣ изъ Петербурга съ просьбою отъ моего стараго знакомаго графа Эдуарда Трофимовича Баранова, бывшаго тогда начальникомъ штаба гвардейскаго корпуса. Эта просьба состояла въ томъ, чтобы я разсмотрѣлъ записку по учрежденію общества для устройства снабженія г. Одессы водою изъ р. Днѣстра, съ приложенными къ ней расчетами.

Карцовъ сказалъ мнѣ, что онъ для совѣщанія со мною имѣетъ только одинъ часъ времени, такъ какъ намѣренъ въ тотъ же день выѣхать въ Петербургъ, а пассажирскіе поѣзда отходили тогда въ 12 часовъ пополудни; что Барановъ состоитъ однимъ изъ учредителей общества и приглашаетъ вступить въ число учредителей меня и Карцова, но что послѣдній согласится на это въ томъ только случаѣ, если я изъявлю согласіе быть въ числѣ учредителей.

Я объяснилъ Карцову, что не имѣю возможности заняться съ нимъ немедля, что во всякомъ случаѣ я не могъ бы дать ему отвѣта по столь важному вопросу въ столь короткое время, а потому просилъ его остаться въ Москвѣ до слѣдующаго утра, при чемъ пригласилъ его къ молебну и къ моему обѣду, который я въ этотъ день давалъ служащимъ при водопроводахъ по случаю годовщины открытія новаго Мытищинскаго водопровода.

Карцовъ согласился, при чемъ сказалъ мнѣ, что онъ пріѣхалъ вмѣстѣ съ другими двумя учредителями общества Одесскаго водопровода, которыхъ я просилъ его пригласить также къ моему обѣду.

Пріѣхавшіе съ Карцовымъ къ обѣду два учредителя общества Одесскаго водопровода (фамиліи ихъ, кажется, были Холодовскій и Эрихсонъ) объяснили мнѣ ихъ соображенія. Я вмѣстѣ съ ними прочелъ ихъ объяснительную записку и расчеты по этому дѣлу, при чемъ эти два господина показались мнѣ большими пройдохами, пользующимися довѣрчивостію графа Баранова, желавшаго въ дѣлѣ полезномъ для Одессы пріобрѣсти себѣ хорошій доходъ и надѣявшагося, что по его связямъ это дѣло предоставятъ обществу, котораго онъ будетъ однимъ изъ учредителей.

Теперь я не помню подробностей тогдашнихъ предположеній, но помню, что въ результатѣ полагалось, что вся проведенная изъ Днѣ-

стра вода найдетъ покупателей, которымъ она обойдется слишкомъ въ милліонъ рублей, и что по вычетѣ изъ этого валового дохода нѣсколькихъ сотенъ тысячъ рублей на содержаніе водопровода и по выдачѣ 10% акціонерамъ на затраченный ими капиталъ, останется въ пользу учредителей болѣе 500.000 р., а такъ какъ учредителей полагалось 7 человѣкъ, то каждый изъ нихъ и въ томъ числѣ я получали бы отъ этого предпріятія ежегоднаго дохода болѣе 70.000 руб.

Жителей въ Одессѣ въ то время было гораздо менѣе, а потому мнѣ не трудно было доказать Карцову, что населеніе Одессы не будетъ удерживать такой огромной суммы на покупку воды, что нельзя расчитывать на продажу всего количества доставляемой водопроводомъ воды и что затѣмъ ежегодный доходъ учредителей слишкомъ въ 500.000 р. пустая мечта, которой осуществленіе, если бы оно было возможно, ни въ какомъ случаѣ не было бы допущено правительствомъ, по обязанности его оберегать пользы города.

Вслѣдствіе всего этого я не согласился поступить въ число учредителей и Карцовъ также отказался отъ сдѣланнаго ему предложенія. Впослѣдствіи графъ Э. Т. Барановъ взялъ безъ моего и Карцова участія концессію на устройство водопровода въ Одессѣ, но по ней, равно какъ и по другимъ полученнымъ имъ концессіямъ, ничего не сдѣлалъ. Знаю только, что составленіе подробнаго проекта снабженія водою г. Одессы изъ Днѣстра было поручено инженеру Энрольду (впослѣдствіи дѣйствительному статскому совѣтнику, профессору Института инженеровъ путей сообщенія и члену техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ), который неоднократно обращался ко мнѣ съ просьбами разрѣшать разные вопросы по составленію проекта и съ жалобами на то, что ему не платятъ услозленныхъ денегъ.

Наконецъ, въ началѣ 1871 г. Одесскій городской голова Новосельскій привезъ въ Петербургъ предположенія о составленіи общества для проведенія воды въ Одессу, на основаніи предварительно составленнаго проекта, который былъ мнѣ объясненъ Новосильскимъ.

Въ комитетѣ министровъ, членомъ котораго я былъ тогда по званію управляющаго министерствомъ путей сообщенія, утвердили представленіе Новосельскаго, основываясь на моемъ одобреніи его предположеній.

Въ ноябрѣ 1873 г. вода р. Днѣстра пущена по устроенному водопроводу въ Одессу, но, судя по газетамъ, оказывалось много поврежденій въ водопроводныхъ трубахъ. Не зная подробностей, не могу судить о степени этихъ поврежденій, но надѣюсь, что они не такъ важны и что Одесса получила столь необходимую для нея воду.

По выходѣ въ маѣ 1871 г. изъ министерства путей сообщенія, я не встрѣчался болѣе съ Новосельскимъ и ничего не зналъ о томъ, что дѣлается по устройству водопровода въ Одессѣ. Несмотря на это, 3 декабря 1873 года я получилъ слѣдующую телеграмму: «Сегодня, празднуя въ

обществѣ инженеровъ проведеніе воды въ Одессу изъ Днѣстра, пьемъ здоровье вашего превосходительства, городской голова Новосельскій».

Кстати скажу теперь же о другомъ, почти въ то же время задуманномъ и не состоявшемся обществѣ снабженія русскихъ городовъ водою и освѣщенія ихъ газомъ. Камергеръ Валерій Ивановичъ Чарыковъ (впослѣдствіи дѣйствительный статскій совѣтникъ и Вятскій губернаторъ) доставилъ мнѣ длинную объяснительную записку объ учрежденіи означеннаго общества съ проектомъ его устава, въ заголовкѣ котораго значились имена 12 учредителей общества, изъ коихъ нѣкоторыя были выставлены чернилами, а другія карандашомъ.

Въ числѣ первыхъ было имя Г. Чарыкова, а въ числѣ послѣднихъ мое. Найдя въ запискѣ Чарыкова многое неудобоисполнимымъ и особенное стараніе доставить выгоды учредителямъ общества, я стеръ написанную карандашомъ мою фамилію въ числѣ учредителей и въ такомъ видѣ возвратилъ Чарыкову доставленныя имъ мнѣ бумаги.

Незадолго передъ этимъ Чарыковъ издалъ книгу подъ названіемъ: «Memento mori», въ которой описалъ расходы своего заграничнаго путешествія, выставивъ въ нихъ чрезвычайно низкія цѣны на все необходимое для путешественника. Книга заканчивалась нѣсколькими листами, на которыхъ были напечатаны заголовки расходовъ съ длинными графами для вписыванія въ нихъ путешественниками издерживаемыхъ ими денегъ.

Содержаніе этой книги и мои сношенія съ нимъ въ Москвѣ показали мнѣ въ немъ человѣка мало пригоднаго къ какому бы то ни было дѣлу; я еще болѣе въ этомъ удостовѣрился во время продолжавшагося нѣсколько дней плаванія нашего на одномъ пароходѣ отъ Нижняго до Самары.

Въ это время онъ былъ женатъ во второй разъ, именно на Засѣцкой, родной племянницѣ М. Д. Засѣцкаго. Съ Чарыковымъ были его молодая жена и дѣти отъ перваго брака. Впослѣдствіи онъ былъ губернаторомъ и весьма часто получалъ разныя служебныя награды.

23 ноября 1859 года исполнилось пятьдесятъ лѣтъ со времени учрежденія Института инженеровъ путей сообщенія. Къ этому дню были приглашены въ Институтъ прежніе его воспитанники, и я явился на это приглашеніе. Торжество началось обѣднею и молебномъ въ церкви Института; потомъ въ рекреаціонной залѣ была прочтена исторія Института; по осмотрѣ библіотеки и музеумовъ, былъ предложенъ посѣтителямъ завтракъ, въ которомъ участвовали и воспитанники 1859 г.

Во время завтрака главноуправляющій путями сообщенія Чевкинъ заявилъ, что первый воспитанникъ перваго выпуска Института, инженеръ генералъ-лейтенантъ Андрей Даниловичъ Готманъ, произведенъ въ инженеръ-генералы, къ чему присовокупилъ, въ назиданіе прежнихъ и настоящихъ воспитанниковъ Института, что вотъ до какого значительнаго положенія можно при усердіи, честности и познаніяхъ

дослужиться въ корпусѣ путей сообщенія; сидѣвшіе же около него прежніе воспитанники Института давно уже дошли до этого высокаго положенія, не имѣя достоинствъ Готмана, а только вслѣдствіе того, что перешли изъ вѣдомства путей сообщенія въ другіе роды службы.

Юбилеи другихъ учебныхъ заведеній обыкновенно вызываютъ особыя грамоты верховной власти, присылку депутаціи отъ разныхъ ученыхъ обществъ, назначеніе стипендій для учащихся и предоставленіе высокопоставленнымъ лицамъ званія почетныхъ членовъ заведенія, празднующаго юбилей.

Ничего подобнаго не было въ 50-лѣтній юбилей Института, чему частію виноватъ Чевкинъ, частію то, что въ то время празднованіе юбилеевъ не было обставляемо тою торжественностію, какую мы видѣли въ послѣднее время, а болѣе всего нерасположеніе Государя, которое онъ наслѣдовалъ отъ отца, а равно и высшаго общества къ Институту путей сообщенія.

Покойный Императоръ Николай полагалъ, что ученіе въ Институтѣ разводитъ будущихъ революціонеровъ, хотя онъ могъ бы убѣдиться въ противномъ тѣмъ фактомъ, что едва ли изъ какого-либо другого высшаго учебнаго заведенія вышло такъ мало людей, причастныхъ къ разнымъ бывшимъ въ его царствованіе заговорамъ. Высшее же общество, не имѣя никого изъ своихъ членовъ въ средѣ инженеровъ путей сообщенія и не имѣя никакого понятія о значительности денежныхъ средствъ, необходимыхъ для устройства хорошихъ путей сообщенія и ихъ поддержанія, всякій малѣйшій недостатокъ въ этихъ путяхъ приписывало не только небрежности, но и злоупотребленіямъ инженеровъ путей сообщенія.

Злоупотребленія, конечно, были и очень большія, но, къ сожалѣнію, они были въ другихъ вѣдомствахъ еще въ большихъ размѣрахъ. Между тѣмъ наибольшее неудовольствіе падало на злоупотребленія инженеровъ путей сообщенія по той причинѣ, что хорошее или дурное состояніе сооруженій ихъ вѣдомства имѣло большею частію непосредственное вліяніе на лица, принадлежащія къ нашему высшему обществу.

На юбилеѣ Института постороннихъ посѣтителей было очень мало. Только генералъ-адъютантъ Яковъ Ивановичъ Ростовцевъ, бывшій тогда начальникомъ военно-учебныхъ заведеній и предсѣдателемъ редакціонныхъ комиссій по освобожденію крестьянъ, нашелъ нужнымъ прислать поздравить Чевкина съ юбилеемъ и съ заявленіемъ, что онъ не можетъ быть на немъ по причинѣ болѣзни; эта болѣзнь довела его до могилы.

Онъ прислалъ съ этимъ порученіемъ своего адъютанта Михаила Борисовича Прутченко (нынѣ дѣйствительный статскій совѣтникъ и Псковскій гражданскій губернаторъ). Во время завтрака была составлена подписка между прежними воспитанниками Института на обѣдъ, который былъ данъ въ домѣ бывшаго воспитанника Сивкова (впослѣдствіи тайный совѣтникъ), за Нарвскими тріумфальными воротами.

На обѣдѣ, довольно многочисленномъ, заявлена была мысль о составленіи капитала для пособія недостаточнымъ учащимся въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія, для чего сдѣлана была подписка во время обѣда, и предполагалось дѣлать ежегодныя пожертвованія для той же цѣли. Подпискою на обѣдѣ собрана довольно незначительная сумма; одинъ только инженеръ, капитанъ Барминскій (впослѣдствіи производитель работъ на Ландварово-Роменской желѣзной дорогѣ), несмотря на свою бѣдность, пожертвовалъ тысячу рублей, именно всю ту сумму, которую онъ получилъ отъ владѣльца Петергсфской желѣзной дороги, извѣстнаго банкира барона Штиглица.

Говорятъ, что Штиглицъ далъ за наблюденіе за работами 15.000 руб., но что С. В. Кербедзъ, которому поручено было главное за ними наблюденіе, взялъ себѣ львиную часть, именно 14.000 р.

Впослѣдствіи пожертвованія въ капиталъ недостаточнымъ учащимся въ Институтѣ были весьма ничтожны, такъ что черезъ десять лѣтъ, къ 1 января 1870 года, состояло этого капитала 5.428 р. и пожертвовано въ 1870 г. всего 27 р. 68 к. При этомъ нельзя не замѣтить, что того товарищества, которое существуетъ между воспитанниками, окончившими курсъ въ другихъ учебныхъ заведеніяхъ, вовсе нѣтъ между бывшими воспитанниками Института инженеровъ путей сообщенія. Весьма немногіе изъ нихъ по выпускѣ изъ Института посѣщаютъ другъ друга. Они никогда, за исключеніемъ служебныхъ обязанностей, не посѣщаютъ это заведеніе, въ день учрежденія котораго нигдѣ не собираются, и даже никто изъ нихъ не бываетъ въ этотъ день въ церкви Института, несмотря на приглашеніе, печатаемое въ газетахъ директоромъ этого заведенія.

Въ 1859 г. было положено собираться въ извѣстные дни въ Институтѣ для техническихъ бесѣдъ, но вскорѣ онѣ прекратились за неимѣніемъ слушателей. По учрежденіи въ 1866 г. русскаго техническаго общества, на бесѣдахъ въ немъ всегда было много посѣтителей, но между ними очень мало инженеровъ путей сообщенія и архитекторовъ. Послѣдніе вскорѣ учредили особое архитекторское общество, а первые почти совсѣмъ перестали бывать на бесѣдахъ русскаго техническаго общества, тогда какъ отъ нихъ можно было ожидать болѣе техническихъ сообщеній, чѣмъ отъ другихъ техниковъ. Не знаю, чему приписать эти свойства бывшихъ воспитанниковъ Института инженеровъ путей сообщенія.

Въ 1859 г. я передалъ въ редакцію Журнала путей сообщенія мою статью: «Изслѣдованія г. Дорси о движеніи воды въ трубахъ», таблицы къ которой были составлены помощникомъ моимъ по водопроводамъ А. Э. Никифораки. Статья эта напечатана въ шестой книжкѣ журнала за 1859 г.

Въ январѣ 1860 г., по взятіи четырьмя учредителями общества Московско-Ярославской желѣзной дороги не разобранныхъ посторонними лицами 16.000 акцій, эти учредители вмѣстѣ съ Чижовымъ и мною были

Государственная
Ордена Ленина
Библиотека СССР
им. В. И. ЛЕНИНА

сильно заняты образованіемъ правленія общества: это образованіе зависѣло, конечно, и должно было зависѣть отъ тѣхъ учредителей, которые сдѣлались столь крупными акціонерами.

По уставу общества положены были четыре директора, изъ коихъ одинъ техникъ; эту должность учредители предоставляли мнѣ, а остальными тремя директорами они полагали избрать изъ среды себя Н. Г. Рюмина, И. Ѳ. Мамонтова и одного изъ братьевъ Шиповыхъ, именно Николая Павловича. На послѣднемъ сильно настаивалъ Шиповъ, получившій отъ находившагося за границею брата своего Николая непріятныя письма, за взятіе на имя послѣдняго 4.000 акцій, съ требованіемъ быть непремѣнно выбраннымъ въ число директоровъ. Когда мнѣ было это заявлено, я отвѣчалъ, что если я и Н. П. Шиповъ будемъ выбраны въ директора, то я, немедля по избраніи, откажусь отъ этой должности, и потому совѣтовалъ заблаговременно поискать другого директора-техника.

Несмотря на настоятельныя просьбы Д. П. Шипова и вмѣшательство въ это дѣло Ѳ. В. Чижова, я продолжалъ не соглашаться быть директоромъ въ одно время съ Н. П. Шиповымъ, такъ какъ я уже испыталъ его непріятный характеръ и разныя замашки виннаго откупщика, хозяина, который считалъ бы меня и всѣхъ служащихъ по дорогѣ за своихъ приказчиковъ. Д. П. Шипову пришлось подчиниться моему требованію.

По уставу общества въ общемъ собраніи пользовались правомъ голоса акціонеры, имѣвшіе не менѣе 10 акцій; владѣющій 30 акціями имѣлъ два голоса и т. д., считая на каждыя 100 акцій по одному голосу, но никто не могъ имѣть болѣе 10 голосовъ своихъ и 10 голосовъ по довѣренности. На этомъ основаніи четыре учредителя, взявшіе болѣе половины акцій, и я, взявшій всего 50 акцій, имѣли бы право только на 42 голоса и не могли бы имѣть вліянія на выборъ директоровъ. Въ предотвращеніе этого, означенные учредители расписали свои акціи на имя своихъ близкихъ родныхъ и знакомыхъ и такимъ образомъ составили большинство въ первомъ общемъ собраніи общества, происходившемъ 25 февраля 1860 г.

Это собраніе было мною открыто рѣчью, напечатанною особою брошюрою; въ ней я изложилъ о необходимости соединенія Москвы съ сѣверными губерніями, которому Троицкая дорога служила первымъ звеномъ, о занятіяхъ учредителей по образованію общества и по составленію проекта дороги и представилъ бюджетъ, который, равно какъ и другія предположенія учредителей, былъ единогласно одобренъ.

Въ этомъ же собраніи, согласно предварительному соглашенію между учредителями, были избраны директоры: Н. Г. Рюминъ, И. Ѳ. Мамонтовъ, Д. П. Шиповъ и я, и въ кандидаты: Н. П. Шиповъ, А. И. Нарышкинъ, М. А. Горбовъ и графъ Ѳ. Л. Гейденъ (бывшій тогда начальникомъ штаба Гренадерскаго корпуса, а впослѣдствіи генералъ-адъютантъ, генералъ отъ инфантеріи и начальникъ Главнаго штаба Его Величества).

Послѣдній, обнадеженный Шиповымъ, что его выберутъ въ директоры

съ содержаніемъ по 3.000 р. въ годъ, взялъ 50 акцій, но обѣщанія своего Шиповъ не могъ сдержать. Съ самаго начала дѣйствія правленія, директора предложили кандидатамъ, въ случаѣ ихъ желанія, присутствовать въ засѣданіяхъ правленія съ правомъ совѣщательнаго голоса и согласились, за исключеніемъ меня, передавать свое содержаніе, въ которомъ не нуждались, кандидатамъ.

Я объяснилъ Гейдену, какъ неловко ему, по его положенію и по малому знакомству съ директорами, получать уступаемое ими содержаніе, съ чѣмъ онъ согласился и затѣмъ очень рѣдко ѣздилъ въ правленіе. Въ 1861 г. онъ переѣхалъ въ Петербургъ, гдѣ надѣялся поступить въ директора одного изъ департаментовъ министерства внутреннихъ дѣлъ по невозможности, вслѣдствіе раны, служить во фронтѣ, но вскорѣ былъ назначенъ дежурнымъ генераломъ, т.-е., директоромъ инспекторскаго департамента военнаго министерства и, по преобразованіи послѣдняго, начальникомъ Главнаго штаба. Я сохранялъ съ нимъ постоянно пріятныя отношенія.

Рюминъ, Мамонтовъ и Д. П. Шиповъ заявили въ первомъ общемъ собраніи акціонеровъ общества Московско-Ярославской желѣзной дороги, что я много употребилъ времени и труда по учрежденію общества и по техническимъ занятіямъ съ прочими приглашенными инженерами, получившими вознагражденіе, тогда какъ я работалъ безплатно, и потому предложили выдать мнѣ семь тысячъ рублей, что было принято единогласно всѣми акціонерами.

Это были первыя деньги, которыя я могъ сберечь, такъ какъ до сего времени я имѣлъ только деньги необходимыя для обычнаго расхода.

Въ 1859 г. тетка моя княжна Т. А. Волконская просила обмѣнять ея капиталъ въ 10 тыс. руб. на 5% банковые билеты, съ тѣмъ чтобы я ихъ хранилъ у себя, такъ какъ она опасалась, что ихъ у нея украдутъ. Эти билеты поступили на храненіе женѣ моей, такъ какъ я никогда не запиралъ ящиковъ въ столахъ моего кабинета.

По полученіи отъ общества Ярославской дороги 7.000 р., я, уплативъ Д. П. Шипову взятые у него въ займы для уплаты перваго взноса по 50 акціямъ и купивъ на остальные 5.500 р. 5% банковыхъ билетовъ, за которые платилъ по 103 р., отдалъ ихъ также на храненіе женѣ моей; она съ того времени сдѣлалась кассиромъ не только нашихъ денегъ, но многихъ родныхъ.

Я уже говорилъ неоднократно о постоянно затруднительныхъ моихъ денежныхъ обстоятельствахъ. Съ производствомъ въ генералъ-маіоры содержаніе мое нѣсколько увеличилось, а именно, оно достигло 2.140 р. с. (7.500 р. асс.) жалованьемъ, столовыми и квартирными. Вмѣстѣ съ получаемыми 1.400 р. на разъѣзды и 3.000 р. остающимися за уплатою въ сохранную казну изъ доходовъ съ имѣнія жены моей, весь годовой доходъ мой состоялъ изъ 5.500 р., которыхъ было недостаточно для моей жизни, и потому я не уплачивалъ значительной части процентовъ, слѣдовавшихъ

въ сохранную казну по долгу на имѣніи жены моей, черезъ что недоимка съ каждымъ годомъ увеличивалась.

По поступленіи въ директоры-техники общества Московско-Ярославской желѣзной дороги, я получалъ по уставу общества 4.500 р. годового жалованья, но это не давало мнѣ возможности проживать болѣе прежняго. Я обязанъ былъ внести за 50 взятыхъ мною акцій остальные 6.000 р. Акціи Ярославской дороги съ перваго же года упали въ цѣнѣ, а потому многіе акціонеры старались ихъ сбыть; бѣднѣйшимъ изъ нихъ, умолявшимъ меня купить ихъ акціи за внесенную ими сумму, трудно было отказать. Такимъ образомъ я пріобрѣлъ еще 28 акцій за 4.200 р., которые съ выше указанными 6.000 р. потребовали отъ меня 10.200 р. Жалованье по званію директора-техника я получилъ въ продолженіе $2\frac{1}{2}$ лѣтъ 11.250 р., такъ что отъ этого жалованья на прожитокъ я могъ употребить всего около 1000 р., и потому я продолжалъ проживать проценты, слѣдовавшіе по займу въ сохранной казнѣ, черезъ что по этому займу увеличивалась недоимка.

Но тѣмъ не менѣе въ 1862 г. я очутился владѣльцемъ капитала въ 21.000 р., состоявшаго изъ 78 акцій Ярославской дороги нарицательною цѣною въ 11.700 р. и изъ вышеупомянутыхъ 5% банковыхъ билетовъ на 5.500р., къ которымъ присоединились еще таковые же билеты на 4.000 р., уплоченныхъ мнѣ теткою моею княжною Т. А. Волконскою за купленную ею часть с. Студенца, доставшуюся мнѣ по наслѣдству послѣ дяди моего князя Д. А. Волконскаго.

Съ этого времени я поставилъ себѣ за правило, которое не всегда могъ соблюсти, сохранить этотъ капиталъ, не употребляя его ни на какія предпріятія и не давая никому въ займы, такъ какъ онъ, въ виду неопредѣленности размѣра выкупной ссуды за надѣлъ по имѣнію жены моей, былъ нашимъ единственнымъ вѣрнымъ достояніемъ.

Къ первому общему собранію общества Ярославской дороги были изготовлены всѣ проекты по устройству желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада, за исключеніемъ станціонныхъ зданій и строеній на пути, которыхъ изготовленіе было поручено архитектору М. Ю. Левестаму. Всѣ же прочіе проекты, также какъ и вычисленіе работъ, необходимыхъ для приведенія ихъ въ исполненіе, были составлены такъ подробно, какъ они не составлялись ни при одной изъ желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ въ Россіи. Эти проекты были вывѣшены на стѣнахъ залы, въ которой происходило первое общее собраніе акціонеровъ.

Вскорѣ я отвезъ всѣ означенные проекты въ Петербургъ, гдѣ они разсматривались въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ. Директоръ этого департамента генералъ-лейтенантъ Петръ Александровичъ Языковъ оказалъ полную благосклонность, но вице-директоръ генералъ-маіоръ Николай Ивановичъ Липинъ прицѣплялся ко всему и не только холодно, но даже нѣсколько грубо обошелся со мною и неблагосклонно отнесся къ проектамъ, несмотря на ихъ полноту.

Тогда я въ первый разъ увидѣлъ въ Липинѣ недоброжелательство, которое относилъ къ его нерасположенію ко мнѣ. Я полагалъ, что оно могло происходить только отъ зависти, такъ какъ мы, бывши почти товарищами по Институту, никогда не имѣли никакихъ непріятныхъ другъ къ другу отношеній. Впослѣдствіи я убѣдился, что Липинъ, какъ истый чиновникъ, относился также неблагосклонно ко всѣмъ, имѣвшимъ до него дѣла по службѣ.

Онъ принадлежитъ къ числу чиновниковъ, которые не берутъ взятокъ и потому полагаютъ себя въ правѣ не только не помогать лицамъ, имѣющимъ до него дѣла, но даже притѣснять ихъ. Но главнымъ дѣятелемъ по разсмотрѣнію проектовъ былъ начальникъ искусственнаго отдѣленія департамента, подполковникъ (нынѣ дѣйствительный статскій совѣтникъ въ отставкѣ) Александръ Васильевичъ Полежаевъ, который тогда былъ очень бѣденъ.

Учредитель общества Ярославской дороги И. Ѳ. Мамонтовъ уговорилъ его быть агентомъ этого общества въ Петербургѣ за 1500 р. въ годъ, черезъ что представленные мною проекты, несмотря на торможеніе Липина, были вскорѣ утверждены Чевкинымъ, за исключеніемъ ближайшихъ къ Москвѣ верстъ, по причинѣ неутвержденія мѣста, на которомъ полагалось устроить станцію въ Москвѣ, а именно: на 1-ой Мѣщанской, въ такъ называемомъ университетскомъ Ботаническомъ саду.

Чевкинъ находилъ нужнымъ сосредоточить станціи Николаевской, Саратовской и Ярославской дорогъ въ одномъ мѣстѣ и очень настаивалъ на томъ, чтобы вовсе не строить станціи для Ярославской дороги, а пользоваться за ежедневную плату станціею Николаевской дороги; но я на это не согласился.

Въ то время постройка желѣзныхъ дорогъ представляла большія затрудненія. Строившаяся на казенныя суммы дорога между двумя столицами не могла образовать инженеровъ, умѣющихъ съ надлежащей экономіей руководить работами. Сверхъ того десять лѣтъ прошло по ея окончаніи, а потому нельзя было найти между младшими инженерами лицъ, участвовавшихъ въ ея постройкѣ.

Подрядчиковъ для исполненія работъ было также мало; большая часть была занята работами въ главномъ обществѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, которое платило весьма высокія цѣны. Не было почти вовсе постановленій правительства, которыя указывали бы на его требованія отъ желѣзныхъ дорогъ. Пассажиры и товароотправители, знакомые только съ одною существовавшею желѣзною дорогою, также не предъявляли еще никакихъ требованій. Все это дѣлало затруднительнымъ постройку дороги. Теперь (1874 г.), по истеченіи 14 лѣтъ, когда уже открыто 15.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, и пріемы по ихъ постройкѣ чрезвычайно упрощены, а требованія отъ нихъ выяснились, смѣшно читать осужденія, дѣлаемыя ничего не понимающими журналистами, тому, какъ производилась постройка дорогъ. Рекламы новому порядку, которыя министерство путей

сообщенія хочетъ съ 1874 г. установить въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, подобныя статьѣ, разосланной въ видѣ особаго прибавленія къ № 355-му «Петербургскихъ Вѣдомостей» 27 декабря 1873 г., явно написанной однимъ изъ чиновниковъ министерства, ничего не понимающимъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, глупы и неприличны; этотъ новый порядокъ съ перваго раза оказался неудобоисполнимымъ, но объ этомъ впослѣдствіи мною будетъ изложено подробнѣе.

Первою заботою образовавшагося 25 февраля 1860 г. правленія общества Московско-Ярославской желѣзной дороги было пріисканіе подрядчиковъ на устройство дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада. Одинъ изъ директоровъ правленія, Д. П. Шиповъ, сильно настаивалъ на сдачу оптомъ всей дороги товарищу его по подряду на устройство желѣзной дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода, французу Дерошу, утверждая, что никто дешевле и лучше его не въ состояніи построить дороги, при чемъ заявлялъ желаніе, чтобы состоящіе при дорогѣ русскіе инженеры были только пріемщиками дороги по ея окончаніи, а во время ея устройства своимъ вмѣшательствомъ не затрудняли хода работъ.

Но это предложеніе было отклонено мною и согласившимися со мною двумя директорами правленія. Мы вовсе не раздѣляли съ Шиповымъ его довѣрія къ Дерошу. Сверхъ того, передачею послѣднему всей работы нарушалась главная цѣль, съ которой было составлено общество Ярославской дороги, состоявшая въ томъ, чтобы показать, что русскіе инженеры безъ участія иностранцевъ могутъ построить хорошую желѣзную дорогу. Д. П. Шиповъ уже въ 1859 г. отвергалъ необходимость тѣхъ изысканій, которыя производили русскіе инженеры по предполагаемой линіи дороги для составленія подробнаго проекта, утверждая, что Дерошъ берется ихъ произвесть въ три дня, т.-е. въ столько времени, сколько нужно ему, чтобы пройти пѣшкомъ почти 70-верстное разстояніе отъ Москвы до Сергіевскаго посада. Мнѣ было очень трудно убѣдить Шипова въ нелѣпости этого предположенія.

По моему настоянію правленіе рѣшило, при сдачѣ работъ съ торговъ, раздѣлить работы: a) на земляныя, b) на устройство каменныхъ опоръ для мостовъ и трубъ и c) на устройство станціонныхъ и другихъ на пути гражданскихъ зданій; также поступить съ поставками, раздѣливъ ихъ на поставки: a) металлическихъ фермъ для мостовъ, чугунныхъ трубъ на пути и для водопроводовъ, б) рельсовъ съ ихъ принадлежностями, в) металлическихъ и другихъ приборовъ для мастерскихъ и г) подвижного состава.

Вслѣдствіе этого рѣшенія, я и Богомолецъ вдвоемъ опредѣлили единичныя цѣны на разныя работы и поставки, требовавшіяся для устройства желѣзной дороги; онѣ оставались извѣстны только намъ и, съ согласія остальныхъ трехъ директоровъ правленія, имъ не были сообщены.

Принимая въ соображеніе довольно значительное протяженіе высокихъ насыпей и глубокихъ выемокъ въ твердоглинистомъ грунтѣ по на-

правленію дороги, мы назначили среднюю цѣну за вынутіе одной кубической сажени земли, перевозку ея на мѣсто и насыпку по 2½ руб. кредитныхъ.

Изъ явившихся на торги соискателей, правленіе было наиболѣе расположено отдать эти работы извѣстному уже и тогда подрядчику крестьянину Ивану Андрееву Басурину, но онъ не бралъ менѣе 2 р. 75 к. за кубическую сажень. Правленіе не могло на торгахъ достигнуть нами предназначенной цѣны и принуждено было отдать земляныя работы по 2 р. 55 к. за кубическую сажень компаніи, состоявшей изъ Дурова (вскорѣ умершаго), Садовскаго и Мекка, извѣстныхъ впослѣдствіи желѣзнодорожныхъ дѣятелей.

Послѣдніе назначили эту цѣну и, не соглашаясь ни на какое пониженіе, заявили, что они берутъ такъ дешево потому, что наняли до 7.000 рабочихъ по контракту, заключенному ими въ январѣ 1860 г. съ правленіемъ общества Московско-Саратовской желѣзной дороги, но что главное управленіе путей сообщенія потребовало представленія проекта послѣдней дороги до г. Коломны по правому берегу р. Москвы, для сравненія его съ представленнымъ проектомъ по лѣвому берегу, и до разрѣшенія этого вопроса запретило приступать къ работамъ, черезъ что нанятые ими рабочіе остаются безъ дѣла; при семъ они выговорили, что по разрѣшеніи работъ по Саратовской дорогѣ останется на Ярославской не болѣе 3.000 рабочихъ.

Извѣстно, что подрядчики не имѣли выгодъ отъ земляныхъ работъ по Троицкой дорогѣ, тогда какъ впослѣдствіи, при болѣе низкихъ цѣнахъ за подобныя работы на другихъ дорогахъ, подрядчики пріобрѣтали значительныя выгоды. Это показываетъ, до какой степени съ того времени вообще улучшился механизмъ работъ, между прочимъ, подвозкою въ нѣкоторыхъ мѣстахъ земли не въ ручныхъ тачкахъ и не на лошадяхъ, а паровозами.

Торговавшіеся на устройство каменныхъ опоръ мостовъ и трубъ назначали за эту работу цѣну, значительно превосходившую исчисленную мною и Богомольцемъ.

Матеріаловъ, потребныхъ для этой работы, не имѣлось на всемъ протяженіи дороги, а перевозка ихъ изъ Москвы, гдѣ они очень дороги, значительно возвышала ихъ цѣну. Необходимо было устроить по направленію дороги кирпичные заводы, но это требовало времени и денежныхъ средствъ; сверхъ того, число этихъ заводовъ во всякомъ случаѣ не могло быть значительно; кирпичъ же требовался почти на каждой верстѣ, слѣдовательно дальняя его провозка была неизбѣжна.

Во время производства изысканій по дорогѣ, недалеко отъ ея направленія, почти на половинѣ пути между Москвою и Сергіевскимъ посадомъ, былъ найденъ бутовый камень, годный и для выжиганія извести, но такъ какъ онъ не былъ еще испробованъ въ большомъ размѣрѣ, то под-

рядчики на него мало надѣялись. Твердый же песчаникъ и темный известковый камень необходимо было привозить изъ Москвы.

Богомолецъ и я, въ виду назначенія извѣстными подрядчиками весьма высокихъ цѣнъ на каменныя работы, рѣшились отдать ихъ неизвѣстному намъ купцу Крохину, который заявилъ цѣны, ниже нами исчисленныхъ. Онъ дѣйствовалъ очень усердно и толково; цѣны же имъ взятыя оказались столь низкими, что для исполненія принятыхъ имъ работъ онъ вошелъ въ долги, и правленіе общества, съ разрѣшенія общаго собранія, по окончаніи работъ принуждено было выдать ему добавку, но сумма, назначенная имъ на торгахъ и эта добавка составляли гораздо менѣе той суммы, которую на торгахъ требовали другіе подрядчики.

Въ маѣ и августѣ 1860 г. поставку желѣзныхъ фермъ для мостовъ и чугунныхъ трубъ принялъ на себя директоръ правленія Д. П. Шиповъ, владѣлецъ механическаго и желѣзнаго заводовъ въ Костромѣ и въ Нижегородской губерніи, но вообще былъ неисправенъ. Такъ какъ онъ долго не начиналъ изготовленія желѣзныхъ фермъ для мостовъ съ отверстіемъ 10 и болѣе саженъ, то правленіе принуждено было въ началѣ 1861 г. заказать фермы для этихъ мостовъ въ Англіи, при чемъ Шиповъ не потерпѣлъ убытка, такъ какъ англійскія цѣны были нѣсколько ниже его цѣнъ.

Первою моею заботою при устройствѣ дороги было найти сотрудниковъ способныхъ, а главное честныхъ и усердныхъ къ дѣлу имъ порученному. Я уже назвалъ выше всѣхъ приглашенныхъ мною.

Раздѣливъ протяженіе дороги на три участка, я для наблюденія за каждымъ изъ нихъ пригласилъ трехъ молодыхъ инженеровъ, избѣгая инженеровъ стараго закала по незнанію ими желѣзнодорожнаго дѣла, а тѣхъ, которые съ нимъ познакомились при постройкѣ Николаевской дороги, по причинѣ нечестнаго веденія нѣкоторыми изъ нихъ дѣла по этой дорогѣ.

Ближайшій изъ трехъ участковъ, какъ самый легкій и наиболѣе удобный для моего и Богомольца наблюденія, я поручилъ инженеру Шульцу, прямо со скамьи Института инженеровъ путей сообщенія поступившему на изысканія по составленію проекта желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада. Второй участокъ былъ порученъ инженеру Друри, находившемуся уже три года при устройствѣ Нижегородской желѣзной дороги, на которую онъ поступилъ почти прямо со скамьи того же Института.

Наблюденіе за третьимъ участкомъ, представлявшимъ наиболѣе затруднительныя работы, я поручилъ Рехневскому, молодому, но уже довольно опытному и весьма способному инженеру, бывшему помощникомъ Журавскаго по устройству шпица Петропавловской крѣпости.

Рехневскій составилъ проекты всѣхъ мостовъ Троицкой дороги. Желѣзныя ихъ фермы были проектированы съ надлежащею прочностію, а вѣсили почти вдвое менѣе желѣзныхъ фермъ, той же длины и ширины, принятыхъ при постройкѣ мостовъ на желѣзныхъ дорогахъ главнаго общества.

Въ правленіи общества правителемъ дѣлъ былъ назначенъ Щуровскій, человѣкъ образованный, но, несмотря на мои ему внушенія, не довольно аккуратный и усердный, а часто и излишне испивающій, такъ что его принуждены были въ 1861 г. уволить отъ должности. Въ бухгалтеры опредѣленъ рекомендованный А. И. Нарышкинымъ Николай Васильевичъ Павловъ, также съ хорошимъ образованіемъ, въ высшей степени честный, по природѣ лѣнивый, но изъ желанія угодить мнѣ, при малѣйшемъ моемъ замѣчаніи, готовый усердно исполнять порученное ему дѣло, которое онъ хорошо изучилъ, находясь на службѣ при подрядѣ Шипова и Дероша по устройству Нижегородской желѣзной дороги; управленіе подрядомъ состояло изъ французовъ, такъ дурно обращавшихся съ служащими подъ ихъ начальствомъ, что Павловъ находилъ свое положеніе у нихъ невыносимымъ. Кассиромъ правленія былъ назначенъ Иванъ Ивановичъ Ярговъ, человѣкъ хорошій во всѣхъ отношеніяхъ, чрезвычайно серьезный и молчаливый.

По приступѣ къ работамъ, найдено было необходимымъ имѣть особаго инженера въ правленіи для техническихъ занятій и другого для наблюденія за устройствомъ дороги отъ городского вала до станціи въ Москвѣ. На первое мѣсто былъ избранъ мною Михаилъ Алексѣевичъ Даниловъ, котораго я хорошо зналъ съ выпуска его въ 1852 г. изъ Института инженеровъ путей сообщенія.

Даниловъ весьма знающій и способный инженеръ; онъ въ это время строилъ мостъ въ Москвѣ, а впослѣдствіи составлялъ проекты многихъ желѣзныхъ дорогъ и былъ главнымъ инженеромъ при ихъ устройствѣ.

Въ концѣ 1860 годовъ учредители желѣзныхъ дорогъ старались другъ передъ другомъ захватить его къ себѣ, такъ что главноуправлявшій путями сообщенія въ 1862—1869 гг. Мельниковъ назвалъ его примадонною.

На второе мѣсто въ 1861 г. я назначилъ Николая Евграфовича Ададурова (нынѣ состоящій по министерству), также очень способнаго инженера, который впослѣдствіи производилъ работы на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ и былъ управляющимъ Курско-Кіевскою желѣзною дорогою.

Не могу не замѣтить, что всѣ инженеры, состоявшіе при устройствѣ дороги до Сергіевскаго посада, занимали впослѣдствіи весьма важныя должности, и не могу не гордиться этимъ личнымъ составомъ, который, видя мое направленіе, вполнѣ отвѣчалъ ему тѣмъ, что не только ни одна копейка изъ акціонернаго капитала не была украдена, какъ это, къ сожалѣнію, дѣлается часто строителями при правительственныхъ и общественныхъ постройкахъ, но что всѣ служащіе, по умѣнью своему и силамъ, старались дѣлать въ пользу общества всѣ зависящія отъ нихъ распоряженія.

Благодаря Ѳ. В. Чижову, занявшему мѣсто предсѣдателя по переѣздѣ моемъ въ 1861 г. въ Петербургъ, это честное направленіе сохранилось между служащими на Ярославской дорогѣ, чѣмъ объясняется, по крайней мѣрѣ въ значительной части, необыкновенно дешевое ея содержаніе.

15 мая было назначено для начала работъ по дорогѣ. Правленіе общества, всѣ въ немъ служащіе и многіе приглашенные пріѣхали изъ Москвы въ Троицкую Лавру къ обѣднѣ, послѣ которой намѣстникъ архимандритъ Антоній со всѣмъ духовенствомъ Лавры съ образами и хоругвями пришли на мѣсто работъ.

По отслуженіи молебствія, архимандритъ извинился, что по болѣзни не можетъ принять приглашенія на обѣдъ, къ которому осталось большое число духовенства и въ его главѣ экономъ лавры іеромонахъ Димитрій, вскорѣ назначенный, по случаю открытія 13 августа 1860 г. въ Задонскомъ монастырѣ мощей Святителя Тихона, архимандритомъ въ этотъ монастырь, гдѣ я съ нимъ ближе сошелся.

Обѣдъ былъ превосходный, пили много вина, и въ особенности іеромонахъ Наумъ, имѣвшій золотой крестъ на Георгіевской лентѣ, и бухгалтеръ правленія общества Ярославской дороги Н. В. Павловъ, которые въ пьяномъ видѣ дѣлали разные фарсы, что нѣсколько скандализовало о. Димитрія. Впослѣдствіи оказалось, что Павловъ никогда не напивается, а только, какъ говорится, ради праздника выпилъ лишнее.

Къ самому обѣду пріѣхалъ бывшій тогда предсѣдателемъ правленія Саратовской дороги банкиръ Маркъ. Разстояніе отъ Москвы до Лавры по почтовому дорожнику было 70½ верстъ, которыя Маркъ проѣхалъ въ три часа; конечно, лошади для него были на всѣхъ почтовыхъ станціяхъ заказаны впередъ. Упоминаю объ этомъ, чтобы показать, какая скорость ѣзды была у насъ и до устройства желѣзныхъ дорогъ. Конечно, подобная скорость была дорого оплачиваема, въ особенности на станціяхъ, ближайшихъ къ столицамъ.

Въ іюнѣ было разрѣшено обществу Саратовской желѣзной дороги открыть работы между Москвою и Коломною. Правленіе этого общества пригласило многихъ лицъ, и въ томъ числѣ директоровъ Московско-Ярославской желѣзной дороги, къ молебствію, совершенному близъ с. Кускова, и къ обѣду, который былъ превосходенъ.

Въ этотъ день я познакомился съ Павломъ Григорьевичемъ фонъ-Дервизомъ, бывшимъ тогда главнымъ секретаремъ правленія Саратовской дороги, а впослѣдствіи игравшимъ весьма значительную роль въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Онъ былъ воспитанникъ училища правовѣдѣнія и смѣнилъ М. Х. Рейтерна (нынѣ министра финансовъ) въ званіи оберъ-секретаря департамента герольдіи, въ которомъ въ это время присутствовалъ Чевкинъ.

Находясь подъ покровительствомъ Чевкина, онъ поступилъ къ бывшему государственному контролеру, генералъ-адъютанту Николаю Николаевичу Анненкову, для занятій по предварительнымъ работамъ по учрежденію общества Саратовской желѣзной дороги, а по учрежденіи этого общества, по желанію же Чевкина, назначенъ секретаремъ правленія этого общества, съ названіемъ главнаго секретаря, хотя другихъ секретарей въ этомъ правленіи не было.

Онъ былъ тогда, такъ сказать, на послугахъ у предсѣдателя правленія Марка, но вскорѣ выказалъ свой раздражительный и неуживчивый характеръ. Мнѣ еще часто придется говорить о немъ.

Съ открытіемъ работъ между Москвою и Коломною, значительное число рабочихъ было переведено подрядчиками съ Ярославской дороги на Саратовскую, и работы на первой пошли медленнѣе.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ Чевкинъ назначилъ комиссію для опредѣленія въ Москвѣ мѣстъ для станцій Ярославской и Саратовской желѣзныхъ дорогъ. Предсѣдателемъ этой комиссіи былъ инженеръ генералъ-маіоръ С. В. Кербедзъ; я, по званію директора-техника правленія Ярославской дороги, былъ ея членомъ.

Кербедзъ настаивалъ на устройствѣ одной центральной станціи для Николаевской и строющихся Саратовской и Ярославской желѣзныхъ дорогъ. Встрѣтивъ сильное сопротивленіе со стороны правленій послѣднихъ дорогъ, онъ соглашался на устройство особой станціи для Саратовской дороги, въ виду значительнаго ея протяженія; относительно же Ярославской дороги онъ полагалъ, что она можетъ отправлять свои немногочисленные поѣзда со станціи Николаевской дороги, платя за это послѣдней опредѣленную годовую плату.

Я находилъ, что въ такомъ случаѣ лучше было бы вовсе не строить Ярославской дороги, что Кербедзъ ошибается, полагая, что число поѣздовъ на ней будетъ незначительно, что въ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ весьма важно, чтобы отправленіе и приходъ поѣздовъ были опредѣлены съ точностію, между тѣмъ при понятіяхъ того времени казенная администрація, которой принадлежала станція, находила бы въ ней постоянную нужду для отправокъ и пріема поѣздовъ Николаевской дороги и для маневрированія по станціоннымъ рельсамъ ея подвижного состава, такъ что не только не будетъ правильнаго движенія по Ярославской дорогѣ, но могутъ проходить цѣлые дни, въ которые не допустятъ по ней никакого движенія, тѣмъ болѣе, что движеніе по Николаевской дорогѣ считалось государственною необходимостью, а движеніе по Ярославской линіи считали забавою, безъ которой легко можно обойтись.

Уставомъ общества Ярославской дороги была разрѣшена ему постройка станціи въ Москвѣ и я, опираясь на него, требовалъ необходимаго указанія мѣста для этой станціи. Тогда Кербедзъ, видя невозможность согласить общества желѣзныхъ дорогъ на устройство общей центральной станціи, нашелъ необходимымъ сосредоточить станціи Саратовской и Ярославской дорогъ на той же площади, на которой устроена станція Николаевской дороги, построивъ первую изъ нихъ напротивъ, а вторую рядомъ съ послѣднею станціею.

Въ бытность мою въ іюлѣ 1860 г. въ Петербургѣ, Чевкинъ вновь убѣждалъ меня не строить особой станціи для Ярославской дороги, а воспользоваться за опредѣленную ежегодную плату Николаевскою станціею, но я на его убѣжденія не согласился. Избраніе новаго мѣста для стан-

ціи удлинняло Ярославскую дорогу и требовало отчужденія большого количества земли въ чертѣ Москвы, на что требовались излишнія издержки, но я долженъ былъ согласиться на указанное Кербедзомъ мѣсто тѣмъ болѣе, что начальство Московскаго университета затруднялось продажею такъ называемаго Ботаническаго сада, въ которомъ полагалось построить станцію Ярославской дороги.

Немедля произведены были изысканія на ближайшихъ верстахъ отъ Москвы съ цѣлію повернуть дорогу ко вновь избранному для станціи мѣсту и составленъ проектъ желѣзной дороги на этомъ протяженіи и общаго расположенія станціи, при чемъ предполагалось перенести на другое мѣсто входившіе въ районъ Ярославской станціи два никуда негодныхъ, выстроенныхъ изъ дряннаго полусгнившаго лѣса, деревянныхъ дома, въ которыхъ весьма неудобно были помѣщены служители низшаго разряда Николаевской дороги.

Чевкинъ согласился на снесеніе этихъ домовъ съ тѣмъ, чтобы общество Ярославской дороги выстроило для означенныхъ служителей два дома одинаковыхъ размѣровъ со сносимыми, но изъ новаго хорошаго лѣса, черезъ что это общество было введено въ довольно значительный непредвидѣнный расходъ.

По избраніи мѣста для станціи Ярославской дороги въ Москвѣ, составленіе проекта на устройство пассажирскаго дома и другихъ станціонныхъ строеній было поручено архитектору М. Ю. Левестаму.

Лѣто 1860 г. я прожилъ въ томъ же деревянномъ домикѣ на дворѣ Алексѣевскаго водоподъемнаго зданія, полисадникъ котораго былъ переполненъ разными цвѣтами, за которыми жена моя ходила съ особенною любовью. Въ этомъ помѣщеніи меня и въ 1860 г. посѣщали знакомые. Въ августѣ заѣзжалъ ко мнѣ Чевкинъ изъ с. Останкина, гдѣ въ это время имѣли пребываніе Императоръ и Императрица; заѣзжалъ также Алексѣй Степановичъ Горковенко, бывшій въ то время, въ чинѣ капитана 1 ранга, адъютантомъ великаго князя Константина Николаевича и воспитателемъ его старшаго сына; послѣднюю должность онъ вскорѣ оставилъ и впослѣдствіи въ чинѣ контръ-адмирала свиты Его Величества былъ вице-директоромъ гидрографическаго департамента.

Влюбленный тогда въ воспитательницу дочерей великаго князя княгиню Р. И. Максутову (нынѣ жену генералъ-адъютанта К. Н. Посьета), онъ непремѣнно желалъ видѣть жену мою, какъ ея лучшаго друга, и потому, не заставъ послѣдней, отправился, чтобы съ ней видѣться, къ жившей въ то время въ Останкинѣ Н. Д. Танѣевой, къ которой поѣхала жена моя.

Мое лѣтнее помѣщеніе, мало удаленное отъ Москвы, было удобно и для моихъ поѣздокъ съ цѣлію осмотра работъ по строющейся желѣзной дорогѣ и сооруженій Мытищинскаго водопровода. По неудобству же помѣщенія правленія Ярославской желѣзной дороги въ домѣ, нанятомъ для него на Мясницкой, оно было переведено на Тверской бульваръ

въ одинъ изъ домовъ Дубовицкой, нынѣ принадлежащихъ извѣстному дѣятелю по желѣзнымъ дорогамъ Самуилу Соломоновичу Полякову.

Правленіе было помѣщено въ верхнемъ этажѣ этого дома, а я помѣстился въ нижнемъ его этажѣ, съ платою за мое помѣщеніе по 850 р. въ годъ. Владѣлецъ дома, въ которомъ я безъ контракта жилъ до этого времени 2 года и 8 мѣсяцевъ, заставилъ меня заплатить за 4 мѣсяца третьяго года, которые я не жилъ въ его домѣ.

Лѣто 1860 г. я провелъ весьма дѣятельно: почти ежедневно занимался въ правленіи Ярославской дороги и довольно часто осматривалъ производившіяся работы по ея устройству, а также и сооруженія Московскихъ водопроводовъ. Занятія мои по водопроводамъ состояли между прочимъ въ составленіи въ началѣ года статьи подъ заглавіемъ: «Московскіе водопроводы въ 1859 г.», помѣщенной въ майской книжкѣ: «Вѣстника промышленности» за 1860 г. и напечатанной особою брошюрою.

Новыхъ работъ по увеличенію водопроводовъ въ Москвѣ въ 1860 г. не было. Инженеры, состоявшіе при водопроводахъ, сверхъ наблюденія за ихъ дѣйствіемъ, оканчивали техническіе отчеты по ихъ устройству. Послѣ 1 ноября 1858 г. я поручилъ инженеру Бедрягѣ наблюденіе за загородною частію Мытищинскаго водопровода, а инженеру Попову, какъ наиболѣе усердному, всю городскую его часть; наблюденіе же за Краснохолмскимъ водопроводомъ, устроеннымъ на правомъ берегу р. Москвы, было поручено инженеру Болговскому.

Такое раздѣленіе очень не нравилось Бедрягѣ, который, до сего времени всегда очень дружный съ Поповымъ, поссорился съ нимъ. Мнѣ показалось, что Бедряга, котораго я всегда считалъ нежелающимъ пользоваться незаконными выгодами, изъявлялъ неудовольствіе именно потому, что содержаніе городской части водопровода могло доставить болѣе подобныхъ выгодъ; онъ незадолго передъ этимъ женился, а потому и нуждался въ средствахъ къ жизни.

Вскорѣ Бедряга перешелъ въ Харьковскую губернскую строительную комиссію и его мѣсто я передалъ инженеру Бруннеру, которому, сверхъ того, доставилъ мѣсто производителя гидравлическихъ работъ по устройству Петровской земледѣльческой академіи, съ особеннымъ присвоеннымъ этому мѣсту содержаніемъ. На Бруннера въ отношеніи честности я полагался еще менѣе, чѣмъ на Бедрягу, но трудно было тогда, при чрезвычайно ограниченномъ содержаніи инженеровъ путей сообщенія, найти инженера, котораго служебная дѣятельность на столь незначительномъ посту была бы совершенно безкорыстна. Наблюдающій за загородной частію Мытищинскаго водопровода могъ бы имѣть незаконную выгоду единственно съ топлива для дѣйствія Мытищинской и Алексѣевской водоподъемныхъ паровыхъ машинъ, если бы онѣ топились дровами.

Стараясь искоренить всякій поводъ къ злоупотребленіямъ по ввѣренной мнѣ части, я замѣнилъ дрова англійскимъ каменнымъ углемъ,

отопка которымъ по тогдашнимъ цѣнамъ на него и на дрова была не дороже; я хотѣлъ доказать это московскимъ фабрикантамъ и тѣмъ заставить ихъ въ своихъ заведеніяхъ замѣнить дрова каменнымъ углемъ.

Послѣдній для водоподъемныхъ машинъ былъ заподряжаемъ въ Англіи, и такъ какъ его требовалось менѣе, чѣмъ было опредѣлено по контракту со строителями означенныхъ машинъ, то остававшееся на дворахъ водоподъемныхъ зданій количество уменьшало требованіе изъ Англіи каменнаго угля въ слѣдующіе годы.

Извѣстный поэтъ А. С. Хомяковъ предложилъ поставлять каменный уголь изъ своего Тульскаго имѣнія съ тѣмъ, чтобы ему была уплачиваема та сумма, которая ежегодно тратилась на дѣйствіе водоподъемныхъ машинъ при покупкѣ англійскаго угля.

Я представилъ это предложеніе Чевкину, принимая на себя отвѣтственность въ томъ, что уголь Хомякова будетъ держать пары въ котлахъ въ надлежащемъ видѣ. Чевкинъ требовалъ, чтобы Хомяковъ непремѣнно понизилъ цѣну. Находя это несправедливымъ, я убѣдилъ Чевкина согласиться на мое предложеніе, хотя бы на первое время, въ видѣ покровительства вновь развивающемуся промыслу, представляющему весьма большую важность.

На этомъ основаніи былъ заключенъ съ Хомяковымъ контрактъ на отопку машинъ его каменнымъ углемъ. А. С. Хомяковъ умеръ въ сентябрѣ 1860 г. и поставка по контракту производилась опекуномъ надъ его дѣтьми, А. И. Кошелевымъ. Хомяковскаго каменнаго угля, по его свойству, требовалось въ полтора раза болѣе, чѣмъ англійскаго (Валлійскаго, который выписывался въ первые два года дѣйствія вновь поставленныхъ машинъ). Пудъ послѣдняго съ поставкою на дворы водоподъемныхъ зданій стоилъ 30 коп. и слѣдовательно, чтобы поставка Хомяковскаго угля была безубыточна, онъ не долженъ былъ обходиться выше 20 к. съ пуда. Но одна перевозка пуда угля обходилась до 20 коп., а съ добываніемъ на мѣстѣ до 24 коп., такъ что наслѣдники Хомякова терпѣли убытокъ и вслѣдствіе этого Кошелевъ просилъ дозволенія на второе полугодіе замѣнить Хомяковскій уголь Валлійскимъ, на что было испрошено мною разрѣшеніе Чевкина. Хомяковъ заключилъ контрактъ на отопку машинъ по оптовой цѣнѣ въ годъ на 14.140 р., что составляло за полугодіе 7070 р. Такъ какъ водоподъемныя машины употребляли въ сутки англійскаго угля не 120 пуд., назначенныхъ въ контрактѣ со строителями машинъ, а только 100 пуд., то наслѣдники Хомякова, черезъ замѣну угля, выиграли въ это полугодіе 1.100 руб.

Водоподъемныя машины, кромѣ малаго употребленія топлива, оказались во всѣхъ отношеніяхъ совершенно прочными и соотвѣтствующими предназначенной цѣли, равно какъ и всѣ трубы и другія сооруженія Мытищинскаго водопровода, такъ что въ 1860 г. не оказалось ни одного поврежденія ни въ трубахъ, ни въ ихъ соединеніяхъ, тогда какъ въ Парижѣ

считается ежегодно среднимъ числомъ по одному такому поврежденію на каждомъ километрѣ (почти одной верстѣ).

И такъ получилось полное убѣжденіе въ отличномъ устройствѣ водопровода, но ропотъ публики, о которомъ я упоминалъ выше, не только не прекращался, но даже увеличивался, чему было причиною недостатокъ проведенной въ Москву воды по $1^1/_4$ ведра на каждаго жителя, недостатокъ всего болѣе ощущавшійся во время пожаровъ, которыхъ было много и въ 1860 г., хотя и менѣе, чѣмъ въ 1859 г.

Къ этому ропоту присоединилась еще новая непріятность, а именно, требованія полиціи объ увеличеніи притока воды во время пожаровъ. Въ началѣ 1859 г., на мѣсто знаменитаго своею грубостью оберъ-полиціймейстера Тимашева-Беринга, назначенъ былъ флигель-адъютантъ полковникъ князь Кропоткинъ (впослѣдствіи генералъ-лейтенантъ, состоящій при министерствѣ внутреннихъ дѣлъ), человѣкъ весьма мягкій и кроткій.

Но онъ вскорѣ былъ замѣненъ свиты Его Величества генералъ-маіоромъ Потаповымъ (впослѣдствіи генералъ-адъютантъ, начальникъ Сѣверо-западнаго края и командующій въ немъ войсками), человѣкомъ напыщеннымъ, который на всѣхъ пожарахъ публично обвинялъ инженера Попова въ доставленіи малаго количества воды къ мѣсту пожаровъ. Я былъ старый знакомый Потапова и только это еще нѣсколько умѣряло его порывы.

Въ 1860 г. продолжали проводить, тамъ гдѣ это было возможно безъ ущерба для городскихъ фонтановъ, воду въ дома частныхъ владѣльцевъ, такъ что къ 1 января 1861 г. доходъ города за уступку этой воды простирался свыше 5.000 р. въ годъ.

Сверхъ наблюденія за водопроводами, снабжающими Москву, я этимъ лѣтомъ продолжалъ наблюдать за дѣйствіемъ водопровода, снабжающаго Ходынскій лагерь; занятія мои по этому предмету были тѣ же, какъ и въ 1859 г.

Въ издававшемся Г. Тимомъ «Русскомъ Художественномъ Листкѣ» за 1859 г. было помѣщено описаніе 50-лѣтняго юбилея Института инженеровъ путей сообщенія и рисунокъ, представляющій рекреаціонную залу Института, съ изображеніемъ четырехъ портретовъ наиболѣе замѣчательныхъ бывшихъ воспитанниковъ Института, именно, бывшихъ начальниковъ дирекцій устройства Николаевской желѣзной дороги Н. О. Крафта и П. П. Мельникова, строителя Николаевскаго черезъ рѣку Неву моста С. В. Кербедза и строителя моста черезъ Веребью на Николаевской дорогѣ и желѣзнаго шпица на соборѣ Петропавловской крѣпости, Д. И. Журавскаго.

Чевкинъ тогда же заявилъ мнѣ свое сожалѣніе о томъ, что моего портрета нѣтъ на означенномъ рисункѣ и что онъ попроситъ издателя «Художественнаго Листка» исправить эту ошибку, напечатавъ въ немъ мою біографію съ приложеніемъ моего портрета. Это было исполнено въ статьѣ, помѣщенной въ листкѣ, вышедшемъ 20 мая 1860 года, подъ заглавіемъ:

«Московскій Мытищинскій водопроводъ», къ которой былъ приложенъ рисунокъ съ моимъ портретомъ, окруженнымъ изображеніемъ фонтановъ и другихъ сооруженій упомянутаго водопровода.

Въ статьѣ были кратко изложены исторія водопровода и описаніе его настоящаго положенія, а въ концѣ и моя біографія, въ которой было, между прочимъ, сказано, что устроенный мною «Мытищинскій водопроводъ» во всѣхъ отношеніяхъ оправдалъ ожиданія жителей Москвы и что при этомъ устройствѣ я показалъ себя не только честнымъ и добросовѣстнымъ исполнителемъ, но и ученымъ инженеромъ, вводящимъ новыя данныя въ гидравлику, и описаны мои другія служебныя занятія, въ томъ числѣ двѣ командировки на Кавказъ, при чемъ приведена выписка изъ моего послужного списка о дѣйствіихъ моихъ на Кавказѣ.

Эти дѣйствія были такъ незначущи, что описаніе ихъ не могло возродить зависть даже самыхъ незначительныхъ кавказскихъ дѣятелей, но вышло противное. Знаменитый дѣятель Кавказа, оставившій его въ 1827 г., генералъ-отъ-артиллеріи Алексѣй Петровичъ Ермоловъ, принимавшій меня очень ласково въ своемъ московскомъ домѣ, былъ очень недоволенъ статьею «Художественнаго Листка», говоря, что обо мнѣ слѣдовало писать какъ о дѣятелѣ, принесшемъ большую пользу снабженіемъ Москвы чистою водою, но не къ чему было упоминать о моихъ дѣйствіяхъ на Кавказѣ, изъ описанія которыхъ можно было будто бы предположить, что я былъ тамъ замѣчательнымъ дѣятелемъ, чего, конечно, не было въ описаніи моей незначительной кавказской дѣятельности.

Изъ этого можно судить, до какой степени должна была простираться зависть Ермолова къ людямъ, имѣвшимъ равное съ нимъ значеніе. Свое неудовольствіе на меня за эту статью Ермоловъ передавалъ многимъ и, между прочими, моему свояку графу Н. С. Толстому.

Въ 1864 г., по требованію женевскихъ издателей «Bibliothèque universelle des contemporrains illustres», переводъ этой статьи былъ къ нимъ посланъ съ моимъ портретомъ, но онъ не появился въ этомъ изданіи по причинамъ, изложеннымъ въ VI главѣ «Моихъ воспоминаній».

Желѣзная дорога между Москвою и Владиміромъ была открыта 14 іюня 1861 года, но рабочіе поѣзда ходили въ 1860 году на участкахъ этой дороги, по мѣрѣ ихъ окончанія, по временнымъ деревяннымъ мостамъ. Чевкинъ, получивъ свѣдѣніе, что два моста, изъ наиболѣе значительныхъ, устроены такъ, что движеніе по нимъ паровозовъ опасно, назначилъ, подъ моимъ предсѣдательствомъ, комиссію для ихъ осмотра, изъ членовъ инженеръ-полковника Д. И. Журавскаго и инспектора Нижегородской желѣзной дороги, инженеръ-подполковника Казначеева. Мы нашли эти два моста построенными столь неправильно и изъ столь разнокалибернаго лѣса, что не было возможности ихъ снять на чертежъ и, признавъ ихъ дѣйствительно опасными для движенія, обязали строившаго ихъ французъ-

скаго инженера перемѣнить нѣкоторыя части и вообще укрѣпить ихъ согласно указанію, сдѣланному на мѣстѣ Журавскимъ.

Тогда еще не было доставлено пассажирскихъ вагоновъ на Нижегородскую дорогу, и мы ѣхали на открытой платформѣ. Журавскій и Казначеевъ были товарищами въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія; изъ ихъ разговоровъ особенно памятнымъ мнѣ осталось ихъ сужденіе о религіозныхъ предметахъ и о русскомъ патріотизмѣ.

Казначеевъ, архи-православный и архи-руссофилъ, отзывался съ особеннымъ экстазомъ о догматахъ и обрядностяхъ православія, при чемъ очень радовался скорому открытію мощей Святителя Тихона и ставилъ русскій умъ и русское искусство выше всѣхъ иноземныхъ. Журавскій очень умно надъ нимъ надсмѣхался и въ особенности надъ его религіозными убѣжденіями, не вѣруя въ святыхъ, что приводило Казначеева въ сильное раздраженіе. Этотъ разговоръ мнѣ тѣмъ памятнѣе, что въ началѣ 1868 года я, Журавскій и Казначеевъ ѣхали вмѣстѣ по той же дорогѣ и разговоръ почти безпрерывно обращался къ религіознымъ предметамъ.

Казначеевъ остался тѣмъ же, чѣмъ былъ и въ 1860 г.; Журавскій же совершенно измѣнился: онъ спиритъ и, оставаясь очень умнымъ и дѣльнымъ, впалъ въ религіозную манію, такъ что Казначеевъ сдѣлался въ этомъ отношеніи отсталымъ.

Религіозныя убѣжденія Журавскаго казались Казначееву утрированными, и онъ за нихъ сердился на Журавскаго, который съ того времени, какъ впалъ въ спиритизмъ, изъ заносчиваго и неуживчиваго сдѣлался необыкновенно мягкимъ и терпѣливымъ. Онъ нисколько не обижался выходками Казначеева и только постоянно искалъ случая, чтобы убѣдить его увѣровать въ спиритизмъ, что исполнялъ самымъ кроткимъ образомъ.

Въ концѣ іюня 1860 г. товарищъ барона Фитингофа и Д. П. Шипова по подряду устройства желѣзной дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода, французъ Дерошъ, заѣзжалъ ко мнѣ для объясненія своихъ правъ на вознагражденіе, которое онъ надѣялся получить по упомянутому подряду отъ главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, и просилъ высказать ему по этому предмету мое мнѣніе. Надежды его основывались на слѣдующемъ соображеніи. Фитингофъ и Шиповъ заключили контрактъ съ главнымъ обществомъ на устройство пути для желѣзной дороги, по составленному этимъ обществомъ проекту, съ правомъ измѣнять оный съ согласія общества.

Въ заключенномъ контрактѣ значилось, если по измѣненному проекту количество работъ увеличится или уменьшится противъ первоначальнаго не болѣе, какъ на 2%, то контрактная стоимость работы не измѣняется; если же увеличеніе или уменьшеніе работъ превзойдетъ означенную пропорцію, то долженъ быть составленъ новый расчетъ, основанный на приложенной къ контракту вѣдомости, въ которой были означены единичныя цѣнности входящихъ въ подрядъ предметовъ.

При исполненіи первой половины работъ по устройству пути, подрядчики получаютъ за произведенныя работы оптовую цѣну, значущуюся въ вѣдомости, а при исполненіи второй половины, въ случаѣ уменьшенія или увеличенія работъ болѣе чѣмъ на 2%, съ нихъ удерживаются излишне выданныя или выдаются недоданныя суммы при производствѣ первой половины, при чемъ принимается въ соображеніе вышеупомянутая вѣдомость единичныхъ цѣнъ на разные предметы.

Дерошъ повелъ линію совершенно по другому направленію, чѣмъ то, которое было обозначено на проектѣ, служившемъ основаніемъ при торгахъ, при чемъ значительно убавилъ количество работъ, между тѣмъ получалъ за первую половину работъ половину контрактной суммы, какъ будто работы производились въ размѣрѣ, опредѣленномъ контрактомъ.

Дерошъ полагалъ, что такъ какъ сбереженіе на работахъ сдѣлано по его иниціативѣ, то главное общество обязано, если не все сбереженіе предоставить въ его пользу, то по крайнѣй мѣрѣ значительную его часть.

Я изложилъ мое мнѣніе, что общество по контракту къ этому не обязано; что оно можетъ вознаградить Дероша за его труды, но это будетъ совершенно зависѣть отъ доброй воли главнаго общества. Это мнѣніе не понравилось Дерошу и еще болѣе Д. П. Шипову; они обвиняли меня въ односторонности. Между тѣмъ мнѣ было извѣстно, что направленіе, по которому Дерошъ строилъ желѣзную дорогу, было и прежде извѣстно распорядителямъ главнаго общества, но не оно, а другое направленіе предъявлено было на торгахъ, несмотря на затруднительность работъ по оному, собственно для возвышенія торговой цѣны и съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи получить отъ подрядчиковъ хорошую взятку за допущеніе ихъ устраивать путь по болѣе легкому направленію.

Дерошъ, вѣроятно, не сумѣлъ дать этой взятки и получалъ уплату при производствѣ второй половины работъ съ удержаніемъ суммъ, въ значительномъ количествѣ переданныхъ при производствѣ первой половины. Эта причина, а вмѣстѣ съ тѣмъ весьма дурныя распоряженія по подряду, и непрочное устройство многихъ мостовъ поставили Шипова и К° въ невозможность окончить работы, которыя и были переданы въ началѣ 1862 г. другимъ подрядчикамъ.

Шиповъ и Дерошъ завели процессъ съ главнымъ обществомъ, требуя отъ него недоплаченныхъ имъ милліоновъ (помнится трехъ) рублей; главное общество предъявило встрѣчный искъ на суммы, переданныя агентомъ общества Шипову и К° сверхъ слѣдовавшихъ имъ по контракту.

Процессъ длился болѣе 10 лѣтъ и Шиповъ проигралъ его во всѣхъ инстанціяхъ. Я слышалъ, что въ 1873 г. Фитингофъ и Шиповъ пошли на мировую и поплатились нѣсколькими сотнями тысячъ рублей.

Дерошъ же въ самомъ началѣ процесса, получивъ на свою часть порядочную сумму отъ Фитингофа и Шипова, отказался отъ него въ ихъ пользу и удалился во Францію.

По составленіи архитекторомъ М. Ю. Левестамомъ проектовъ на

пассажирскіе дома и другія гражданскія зданія на пути по желѣзной дорогѣ отъ Москвы до Сергіевскаго посада, я въ іюлѣ 1860 г. повезъ эти проекты въ Петербургъ, гдѣ не засталъ Чевкина. Директоръ департамента желѣзныхъ дорогъ П. А. Языковъ мнѣ передалъ, что совѣтъ главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ чрезвычайно дурно распоряжается постройкою дорогъ по уступленнымъ этому обществу линіямъ и требуетъ новыхъ льготъ, значительно превышающихъ тѣ, которыя были дарованы обществу уставомъ 1857 г., что такъ какъ новыя испрашиваемыя льготы разорительны для казны, то Чевкинъ на нихъ не согласился.

Между тѣмъ вліятельные члены совѣта главнаго общества и еще болѣе вліятельные акціонеры этого общества, между коими находятся члены Императорской Фамиліи и бывшій министръ иностранныхъ дѣлъ графъ Нессельроде, въ это время предсѣдательствовавшій въ комитетѣ желѣзныхъ дорогъ и въ финансовомъ комитетѣ, склоняютъ Государя дать главному обществу новыя льготы и обвиняютъ Чевкина въ придирчивости къ распорядителямъ общества и въ недоброжелательствѣ къ главному директору Колиньону.

Въ финансовомъ комитетѣ всѣ были настроены противъ Чевкина, за исключеніемъ министра финансовъ А. М. Княжевича и одного члена М. Н. Муравьева.

Языковъ опасался, что если Государь согласится на испрашиваемыя льготы, то Чевкинъ оставитъ должность главноуправляющаго путями сообщенія, и что въ такомъ случаѣ главное общество еще усилится во вредъ русской казнѣ. При этомъ онъ полагалъ, такъ же какъ и я, что можно будетъ подѣйствовать противъ главнаго общества путемъ печати, и заявилъ, что Чевкинъ желалъ бы меня видѣть въ своемъ уединеніи, гдѣ и переговоритъ объ этомъ со мною.

Небольшое имѣніе Чевкина находилось въ трехъ верстахъ отъ ст. Саблино на Николаевской желѣзной дорогѣ. Домъ въ этомъ имѣніи, въ которомъ помѣщался Чевкинъ съ женою, состоялъ изъ пяти или шести небольшихъ комнатъ. Недалеко отъ дома протекала р. Тосна, крутые берега которой были довольно живописны.

Чевкинъ несмотря на то, что жаловался на здоровье, много ходилъ со мною и легко взбирался на крутизны. Онъ мнѣ объяснилъ всю неправильность и безвыгодность для Россіи новыхъ льготъ, требуемыхъ главнымъ обществомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и изложилъ свою борьбу съ лицами, поддерживающими это общество, сомнѣніе въ возможности побороть ихъ и непремѣнное намѣреніе, въ случаѣ неуспѣха въ этой борьбѣ, оставить должность главноуправляющаго путями сообщенія.

Я отвѣчалъ, что на немъ лежитъ нравственная обязанность сохранить въ пользахъ Россіи занимаемое имъ мѣсто и принять мѣры къ успѣху въ этой борьбѣ, между которыми я полагалъ не послѣднею заявленіе въ печати чрезмѣрныхъ требованій главнаго общества. Чевкинъ согласился съ моимъ предположеніемъ. Я обѣщалъ ему, что менѣе чѣмъ черезъ

двѣ недѣли и именно 1-го августа будетъ напечатана въ одномъ изъ московскихъ журналовъ статья, въ которой разъяснится все дѣло о льготахъ, испрашиваемыхъ главнымъ обществомъ.

Это обѣщаніе заставило меня поспѣшить въ Москву, гдѣ, составивъ обѣщанную Чевкину статью, я исправилъ ее вмѣстѣ съ И. К. Бабстомъ, однимъ изъ редакторовъ «Вѣстника Промышленности», въ августовской книжкѣ котораго она помѣщена подъ заглавіемъ: «Нѣсколько словъ по поводу новыхъ льготъ, испрашиваемыхъ главнымъ обществомъ желѣзныхъ дорогъ».

Эта статья начиналась перепечатаніемъ изъ «Журнала для акціонеровъ» (который пользовался субсидіями главнаго общества) отъ 13 іюня слѣдующихъ строкъ:

«Здѣсь получены свѣдѣнія о слѣдующихъ новыхъ концессіяхъ (?), предоставляемыхъ главному обществу россійскихъ желѣзныхъ дорогъ:

«1. Гарантированный капиталъ по устройству линіи отъ Москвы до Ѳеодосіи и отъ Либавы къ Орлу или Курску, на пространствѣ 2.400 верстъ, увеличивается съ 62.500 на 80.000 руб.*).

«2. Раздѣлъ между правительствомъ и главнымъ обществомъ прибылей отъ Варшавской линіи, на количество въ 18 мил., составляющихъ стоимость сооруженій, сдѣланныхъ правительствомъ, имѣетъ послѣдовать по полученіи обществомъ 8% дивиденда, а не 5%, какъ опредѣлялось донынѣ.

«3. Гарантія процентовъ установляется не для всѣхъ линій въ совокупности, а для каждой линіи отдѣльно.

«4. Обществу, по его усмотрѣнію, разрѣшается выпускъ какъ акцій, такъ на половину собраннаго капитала и облигацій.

«5. Обществу уступается Николаевская желѣзная дорога. О цѣнѣ этой уступки имѣетъ послѣдовать соглашеніе».

Въ моей статьѣ заявлено удивленіе, что «Журналъ для акціонеровъ», издававшійся въ Петербургѣ, могъ получить подобныя свѣдѣнія о столь важныхъ для Россіи мѣрахъ изъ какого-то мѣста, котораго онъ не называетъ, тогда какъ онѣ не могли имѣть значенія безъ согласія русскаго правительства, находящагося въ Петербургѣ, и доказано, что означенная статья журнала французскаго происхожденія и переведена съ французскаго языка.

Находя необходимымъ подвергнуть обсужденію общественнаго мнѣнія новыя льготы, будто бы уже данныя главному обществу, но на самомъ дѣлѣ имъ еще только испрашиваемыя, я изложилъ въ статьѣ мое о нихъ мнѣніе.

Изъ отчета главнаго общества за 1859 г. видно, что оно изъ предпринятой имъ постройки 4.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ устроило только 300 верстъ на томъ протяженіи, на которомъ большая часть работъ были

---

*) То-есть, на каждую версту.

произведены правительствомъ до образованія общества. Заявляя о невозможности строить южную линію съ вѣтвью къ Либавѣ на принятыхъ обществомъ условіяхъ, оно требуетъ новыхъ льготъ отъ правительства и между прочимъ уступки Николаевской желѣзной дороги.

Я же изложилъ, что при явной несостоятельности общества, не говоря о дурной его администраціи и качествѣ производимыхъ имъ построекъ, слѣдовало бы воспользоваться этимъ случаемъ, чтобы ограничить кругъ дѣйствій общества начатыми имъ дорогами отъ Москвы до Нижняго и отъ Петербурга до Варшавы съ вѣтвью къ Прусской границѣ.

Совѣтъ главнаго общества признавалъ критическое положеніе общества, приписывая его, конечно, не дурнымъ своимъ распоряженіямъ, а денежному кризису и потерѣ имъ кредита, къ которой онъ приведенъ статьями русскихъ журналовъ. Но несмотря на это, по мнѣнію совѣта, дѣйствовавшаго по наущенію Перейры (парижскаго банкира), льготы требовались не для улучшенія дѣлъ общества, а какъ благодѣяніе для Россіи.

Разбирая каждую изъ вышеприведенныхъ льготъ, я пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ: по первой льготѣ о возвышеніи гарантіи правительства на версту южной дороги съ вѣтвью къ Либавѣ съ 62.500 на 80.000 руб. я доказывалъ, что первой суммы достаточно на устройство версты дороги, что нѣтъ сомнѣнія, что найдется другая компанія, которая возьмется ее построить за эту цѣну, что нѣтъ увѣренности, чтобы главное общество вскорѣ не потребовало новой прибавки къ правительственной гарантіи и что чѣмъ болѣе оно будетъ имѣть привилегій, тѣмъ будетъ оно требовательнѣе и никто не въ состояніи будетъ сопротивляться требованіямъ столь могущественнаго общества. Сверхъ того, я доказывалъ, что наши дороги, въ случаѣ ихъ дурной постройки, не принесутъ и 5% на затраченный на нихъ капиталъ.

Требованіе второй льготы о раздѣлѣ прибылей отъ Варшавской линіи на издержанные правительствомъ на эту линію 18 милліоновъ руб. не по полученіи 5%, а 8% дивиденда на акціи, я находилъ неумѣстною шуткою; по-моему было бы проще просить правительство подарить обществу эти 18 милліоновъ рублей.

Третья льгота, чтобы гарантія, данная правительствомъ въ совокупности на всѣ 4.000 уступленныхъ главному обществу верстъ, относилась къ каждой линіи дороги отдѣльно, привела бы къ тому, что правительство постоянно приплачивало бы гарантію по менѣе доходнымъ линіямъ.

Четвертую льготу, о разрѣшеніи выпуска акцій и на половину собраннаго капитала облигацій *по усмотрѣнію* общества, оно имѣло и по первоначальному уставу. Если же въ словѣ «по усмотрѣнію общества» понималось, что акціи и облигаціи могутъ быть выпускаемы по цѣнѣ, устанавливаемой обществомъ безъ разрѣшенія министра финансовъ, то это не могло быть допущено, такъ какъ эти бумаги были гарантированы

правительствомъ и слѣдовательно назначеніе ихъ цѣнности не могло быть безъ его согласія.

Слухъ о продажѣ главному обществу Николаевской желѣзной дороги, составлявшей пятую испрашиваемую льготу, возбудилъ всеобщее негодованіе. Въ моей статьѣ я старался доказать вредъ, могущій произойти отъ продажи дороги главному обществу, и ея несвоевременность. Я считалъ вреднымъ для Россіи уступку линіи, соединяющей центръ нашей торговли съ нашимъ главнымъ портомъ, въ руки общества, владѣющаго 4.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ оно, сдѣлавшись черезъ владѣніе этою дорогою всесильнымъ, могло бы затруднять нашу торговлю и промышленность и задерживать дальнѣйшее развитіе нашей желѣзнодорожной сѣти.

Продажу Николаевской дороги я находилъ преждевременной потому, что она въ близкомъ будущемъ должна была представить гораздо бо́льшую цѣнность, такъ какъ валовой доходъ ея долженъ значительно увеличиться по отстройкѣ четырехъ дорогъ, примыкающихъ къ Москвѣ, а отношеніе расхода на эксплоатацію къ валовому доходу должно значительно уменьшиться по окончаніи въ 1862 г. срока заключеннаго съ американцемъ Уайнансомъ контракта на содержаніе подвижнаго состава, который поглощалъ 30% валового дохода съ дороги, тогда какъ на этотъ предметъ достаточно отъ 10% до 15% валового дохода.

Разными условіями этого знаменитаго контракта эксплоатація дороги была чрезвычайно затруднена, а черезъ это и доходность ея не могла возвыситься. Я назвалъ контрактъ знаменитымъ, такъ какъ извѣстно острое слово князя А. С. Меньшикова, что онъ достоинъ быть посланнымъ на Лондонскую выставку, но эта знаменитость блѣднѣетъ передъ новымъ контрактомъ, заключеннымъ въ 1865 г. на тотъ же предметъ съ тѣмъ же американцемъ, о чемъ я буду говорить въ свое время. Сверхъ того и расходъ на содержаніе пути Николаевской дороги съ марта 1860 г. значительно уменьшился. Въ такихъ условіяхъ нельзя знать, до чего дойдетъ чистый доходъ съ этой дороги, а слѣдовательно и опредѣлить ея стоимость при продажѣ.

Совѣтъ главнаго общества, разъясняя послѣднія двѣ льготы, заявилъ требованія: а) о выпускѣ, по его усмотрѣнію, облигацій наполовину основного капитала общества, не ожидая разбора акцій, т.-е. о выпускѣ облигацій на 137½ милліоновъ рублей, имѣя въ акціяхъ, по окончательной уплатѣ взносовъ по онымъ, всего капитала на 75 милліоновъ руб., и б) для образованія капитала, потребнаго для покупки Николаевской желѣзной дороги, выпустить не акціи, а гарантированныя правительствомъ облигаціи.

Разбирая въ моей статьѣ эти двѣ новыя льготы, я указалъ, что совѣтъ ихъ требуетъ, безъ согласія общаго собранія акціонеровъ, съ явною цѣлью дать учредителямъ возможность нажиться биржевою игрою при выпускѣ облигацій.

Дурныя же распоряженія главнаго общества по устройству дорогъ достаточно выказались, а по полученіи наживы отъ облигацій должно ожидать, что это устройство пойдетъ еще хуже.

Въ концѣ статьи я выражалъ удивленіе, что переговоры съ главнымъ обществомъ держатся въ тайнѣ, тогда какъ нѣтъ предмета, который бы требовалъ бо́льшей гласности для его разъясненія и, обративъ вниманіе на то, что мы, заключивъ американскій контрактъ, по которому напрасно переплатили болѣе 10 милліоновъ рублей, и уступивъ 4.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ съ предоставленіемъ значительныхъ льготъ главному обществу, требующему новыхъ льготъ, сожалѣемъ о томъ и о другомъ, замѣтилъ, что неужели эти уроки недостаточны?

Продавъ же Николаевскую дорогу, намъ придется снова предаваться чувству сожалѣнія, но тогда будетъ поздно; неужели, прибавилъ я, мы всегда будемъ разсуждать послѣ совершенія дѣла, т.-е., попросту крѣпки заднимъ умомъ?

Эта статья, появившаяся въ «Вѣстникѣ Промышленности», была напечатана особою брошюрою въ нѣсколькихъ стахъ экземплярахъ и разослана ко многимъ значительнымъ по своему положенію лицамъ. Она произвела большое впечатлѣніе въ Московскомъ обществѣ, ее находили мастерскою. Нѣсколько экземпляровъ было послано Чевкину, который въ началѣ августа вернулся въ Петербургъ для сопровожденія Государя по Николаевской желѣзной дорогѣ въ Москву. Это уже служило доказательствомъ, что хорошее расположеніе Государя къ Чевкину не совсѣмъ измѣнилось и что послѣдній не оставитъ должности главноуправляющаго путями сообщенія. Но Чевкинъ не одержалъ бы этой побѣды надъ враждующимъ противъ него главнымъ директоромъ главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, Колиньономъ, поддерживаемымъ значительнымъ числомъ высокопоставленныхъ лицъ, если бы занималъ только должность главноуправляющаго: его берегли, такъ какъ онъ, вмѣстѣ съ Николаемъ Алексѣевичемъ Милютинымъ, былъ самымъ дѣятельнымъ исполнителемъ мысли Государя по наиважнѣйшему вопросу объ освобожденіи крестьянъ отъ крѣпостной зависимости.

Во время переѣзда по Николаевской дорогѣ Государь игралъ въ вагонѣ въ карты съ Чевкинымъ и другими двумя лицами; послѣ одной игры, въ которой Государь былъ партнеромъ Чевкина, онъ сказалъ послѣднему: «Я васъ хорошо поддержалъ». Чевкинъ отвѣчалъ на это: «Поддержка Вашего Величества всегда полезна, а мнѣ въ настоящую минуту необходима».

По пріѣздѣ Государя въ Москву, упомянутая статья о главномъ обществѣ не сходила еще съ письменныхъ столовъ многихъ высокопоставленныхъ лицъ, между прочими А. П. Ермолова. О ней много говорили и мнѣ извѣстно, что неблагопріятные отзывы о новыхъ требованіяхъ главнаго общества доходили до Государя, что не могло не имѣть вліянія на

его мнѣніе объ этихъ льготахъ и на поддержку Чевкина въ его столкновеніяхъ съ главнымъ обществомъ.

Нѣсколько экземпляровъ моей брошюры, посланныхъ мною къ директору канцеляріи Чевкина, были переданы послѣднему, но онъ не только ни письменно, ни словесно не заявилъ мнѣ о полученіи брошюры, но даже показывалъ видъ, что ничего не знаетъ о ней.

Когда нѣкоторыя лица, между прочимъ, графъ С. Г. Строгановъ, при немъ говорили со мной о статьѣ, которая всѣми признавалась моею, хотя мною не была подписана, Чевкинъ никогда не вмѣшивался въ разговоры. Нѣтъ сомнѣнія, что онъ былъ доволенъ моею статьею, а потому поведеніе его въ этомъ случаѣ я объясняю слѣдующимъ образомъ.

Чевкинъ не хотѣлъ показать, что подчиненное ему лицо написало эту статью, изъ опасенія, чтобы не подумали, что она написана по его приказанію; онъ не хотѣлъ, чтобы могли думать, что онъ этой статьѣ, а слѣдовательно автору ея, его подчиненному, и гласности печати, которой, по крайней мѣрѣ по наружности, не придавалъ никакого значенія, обязанъ поддержкою, хотя бы въ дѣйствительности и не очень значительною.

Но какъ бы то ни было, съ этого времени борьба Чевкина съ главнымъ обществомъ пошла для него успѣшнѣе и кончилась въ концѣ 1861 г. изгнаніемъ французскихъ дѣятелей изъ главнаго общества.

Бывшій вице-президентъ совѣта главнаго общества князь Димитрій Александровичъ Оболенскій (впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта и статсъ-секретарь) напечаталъ, не помню въ какомъ журналѣ, въ мое отсутствіе за границу, рѣзкій отвѣтъ, за подписью П. Ш., на мою статью, гдѣ, не называя меня, задѣлъ однако чѣмъ-то мою личность.

Это взбѣсило редакторовъ «Вѣстника Промышленности» Чижова и Бабста; послѣдній, за отъѣздомъ Чижова за границу, немедля отвѣчалъ г. П. Ш. еще болѣе рѣзкою статьею, мастерски написанною и совсѣмъ уничтожающей доводы послѣдняго; эта статья помѣщена въ ноябрьской книжкѣ «Вѣстника Промышленности» за 1860 годъ.

Въ бытность Государя въ Москвѣ, я нѣсколько разъ былъ у графа С. Г. Строганова, бывшаго тогда попечителемъ Наслѣдника Цесаревича. Онъ меня представилъ Наслѣднику, который съ того времени былъ постоянно ко мнѣ благосклоненъ и говорилъ со мною на всѣхъ собраніяхъ и вездѣ, гдѣ встрѣчалъ меня.

Между прочимъ, на балѣ, данномъ дворянствомъ въ залахъ Московскаго благороднаго собранія, онъ долго говорилъ со мною объ ежегодныхъ безчисленныхъ потеряхъ, которыя Россія несетъ вслѣдствіе пожаровъ, и какъ было бы спасительно устройство, на первое время хотя бы въ большихъ городахъ, водопроводовъ. Обращеніе Наслѣдника было преисполнено благоволенія, а всѣ сужденія 16-лѣтняго юноши хорошо обдуманы.

Соглашенія съ владѣльцами земель, которыя необходимо было пріобрѣсть для дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада, были весьма за-

труднительны и непріятны для правленія этой дороги. При произведенныхъ въ 1859 г. изысканіяхъ было принято за правило не рубить деревьевъ въ лѣсахъ, а тамъ, гдѣ они мѣшаютъ геодезическимъ работамъ, обрубать только вѣтви.

Несмотря на это, бывшій тогда директоромъ почтоваго департамента Прокоповичъ-Антонскій, чрезъ лѣса котораго было проведено при изысканіяхъ нѣсколько линій дороги для отысканія наиболѣе выгодной, потребовалъ, основываясь на донесеніи своего управляющаго, 7.200 р. за причиненные ему убытки въ его лѣсахъ. Присланный отъ него повѣренный, какой-то чиновникъ означеннаго департамента съ орденомъ на шеѣ, весьма рѣзко требовалъ, въ присутствіи правленія, немедленной уплаты означенной суммы, грозя въ противномъ случаѣ жалобою Государю, котораго Прокоповичъ-Антонскій будто бы видитъ ежедневно, и эта жалоба можетъ надѣлать разныхъ бѣдъ директорамъ правленія.

Я отвѣчалъ, что мы готовы удовлетворить правильныя, а не голословныя требованія Антонскаго, и потому просилъ его уполномоченнаго поѣхать на мѣсто и вмѣстѣ съ управляющимъ имѣніемъ и инженеромъ, который производилъ въ 1859 г. изысканія, сосчитать число срубленныхъ деревьевъ, за которыя будетъ немедля уплачено. Но они на земляхъ Антонскаго не только не нашли срубленныхъ деревьевъ, но даже и срубленныхъ вѣтвей, въ чемъ сознался означенный чиновникъ въ присутствіи правленія, что не помѣшало ему требовать денегъ въ вознагражденіе за убытки, понесенные Антонскимъ, такъ какъ онъ опасался воротиться къ своему начальнику, издержавъ только деньги на поѣздку въ Москву.

Одинъ изъ директоровъ правленія, И. Ѳ. Мамонтовъ, предложилъ ему 200 руб.; чиновникъ же, вмѣсто прежняго требованія въ 7.200 руб., просилъ только 300 и, наконецъ, согласился на 250 р. съ тѣмъ, чтобы этихъ денегъ не вычитать изъ суммы, которая причтется за землю, имѣющую отойти подъ дорогу. За эту землю, по опредѣленіи ея количества, Антонскій потребовалъ за десятину пахотной по 400 р. и бывшей подъ вырубленнымъ сосновымъ лѣсомъ по 260 р. Всего отходило подъ дорогу отъ Антонскаго въ разстояніи отъ Москвы около 50 верстъ болѣе 25 десятинъ, которыя правленіе раздѣлило по качеству на три разряда и назначило цѣны за десятину перваго разряда 60 р., второго 45 р. и третьяго (болотистой) 30 руб.

Послѣ долгихъ споровъ, правленіе заявило Антонскому, что оно перенесетъ это дѣло въ оцѣночную комиссію для опредѣленія цѣнности отходящей отъ него земли, на основаніи правилъ объ отчужденіи принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ земель для общественныхъ надобностей, и тогда Антонскій согласился на полученіе денегъ за всѣ отходящія отъ него земли, не разбирая ихъ качества, по 60 р. за каждую десятину.

Правленіе хотя и находило эту цѣну высокою, но, въ виду незначительной разности суммы, требуемой Антонскимъ и предлагаемой правленіемъ, согласилось на нее.

Эта сдѣлка съ Антонскимъ была впослѣдствіи весьма полезна для правленія, которое могло сослаться на означенную цѣну при оцѣнкѣ другихъ земель, одинаковыхъ съ землями Антонскаго, и только этимъ путемъ могло достигнуть того, что земля, отошедшая подъ дорогу между Москвою и Сергіевскимъ посадомъ, не включая земель въ этихъ двухъ городахъ, обошлась среднею цѣною по 70 руб. за десятину.

При этомъ разскажу нѣсколько дѣлъ, относящихся до пріобрѣтенія нѣкоторыхъ другихъ земель подъ дорогу. У одного лѣсопромышленника отходило подъ дорогу около 5 десятинъ земли изъ-подъ вырубленнаго лѣса. Когда онъ пришелъ въ правленіе для соглашенія о стоимости отходящаго отъ него участка, занимавшій въ это время должность директора, кандидатъ правленія Ѳ. В. Чижовъ, основываясь на славянофильской теоріи, сказалъ мнѣ, что этотъ простолюдинъ, не испорченный западнымъ образованіемъ, конечно, не будетъ требовать того невѣроятно значительнаго вознагражденія, котораго требовалъ Антонскій за свою землю.

Я обратился къ лѣсопромышленнику, прося его назначить цѣну отходящихъ отъ него подъ дорогу 5 десятинъ земли, и онъ, низко кланяясь, отвѣчалъ, что Государю угодно было, чтобы дорога строилась, а потому онъ покоряется волѣ Государя и назначить цѣну своему участку земли не можетъ. Я объяснилъ ему, что Государь, утверждая устройство дороги, дозволилъ отчужденіе потребной для нея земли, но съ тѣмъ, чтобы за отчуждаемую землю было уплочено владѣльцамъ по соглашенію съ ними, а если такового не состоится, то по рѣшенію правительственной оцѣночной комиссіи.

Онъ долго низко кланялся и не назначалъ цѣны, но по моему настоянію, наконецъ, заявилъ цѣну въ 5.000 руб., что составляло за десятину около 960 руб. Тогда я обратился къ Чижову съ замѣчаніемъ, что, конечно, западная цивилизація испортила честную натуру русскаго человѣка, такъ какъ требованія неиспорченнаго ею простолюдина въ нѣсколько разъ превышаютъ требованія ею испорченнаго Антонскаго.

Нѣсколько десятинъ земли отходило подъ дорогу отъ бѣлаго духовенства Хотьковскаго женскаго монастыря, которое заявило, что каждая десятина земли приноситъ ему ежегодно 10 руб. чистаго дохода и требовало по 1000 руб. за десятину. По закону земля цѣнится по 10-лѣтней сложности дохода и въ извѣстныхъ случаяхъ къ этой оцѣнкѣ прибавляется еще $^1/_5$ часть оцѣночной суммы. Вслѣдствіе этого, допуская даже, что показаніе духовенства о 10-рублевомъ ежегодномъ доходѣ съ десятины вѣрно, хотя легко было доказать противное, цѣна за десятину земли опредѣляется по закону въ 100 или 120 руб.

Поэтому правленіе не могло согласиться на требованіе духовенства, но принимая въ соображеніе, что послѣднее, при упомянутой законной оцѣнкѣ, можетъ получать въ годъ 5 и 6 руб. съ десятины, вмѣсто показанныхъ имъ 10 руб., правленіе положило выдать за каждую десятину 5%-ными билетами государственнаго банка на 200 руб., такъ что духовенство полу-

чало бы безъ всякихъ заботъ ежегодно 10 руб. за каждую отошедшую отъ него десятину земли.

Духовенство осталось недовольнымъ, и бывшій Московскій митрополитъ Филаретъ заявлялъ, что стыдно правленію обижать бѣдный причтъ Хотьковскаго монастыря.

Съ большимъ неудовольствіемъ онъ выслушалъ заявленіе, что правленіе даетъ болѣе, чѣмъ слѣдуетъ по закону, и что причтъ при этомъ ничего не теряетъ, но выслушавъ предложеніе правленія, онъ согласился съ нимъ.

Въ столицѣ подъ дорогу требовалось до 20 десятинъ земли, которыя обошлись по 5.200 руб. каждая. Почти половина этой земли принадлежала къ дачѣ Митькова, купленной у графа Ростопчина. Митьковъ, продажею части этой обширной дачи разнымъ частнымъ лицамъ и подъ станцію Николаевской и Саратовской желѣзныхъ дорогъ, выручилъ, конечно, вдесятеро болѣе, чѣмъ было за нее уплачено Ростопчину.

Получивъ съ Саратовской дороги по 12.000 руб. за десятину, онъ, въ виду того, что земля, потребовавшаяся подъ Ярославскую дорогу, болѣе удалена отъ проѣзжихъ улицъ, соглашался взять съ послѣдней за десятину 9.600 руб., имѣя въ виду, что земля подъ Николаевскую дорогу, смежная съ отчуждаемою подъ Ярославскую, была оцѣнена въ 1 руб. 80 коп. за кв. саж.

Правленіе не соглашалось на требованіе Митькова и дѣло должно было перейти въ правительственную оцѣночную комиссію.

Владѣлецъ дачи Митьковъ (впослѣдствіи тайный совѣтникъ) служилъ тогда въ канцеляріи Государственнаго Совѣта и Чевкинъ свелъ меня съ нимъ на цѣнѣ въ 4.800 руб. за десятину; деньги ему были немедля выданы, но при ихъ полученіи онъ потребовалъ уплаты процентовъ съ того времени, какъ его земля занята для дорожныхъ работъ, всего за два года 12%, такъ что онъ вдругъ получилъ изъ правленія Ярославской дороги 45.000 руб., сумму едва ли не въ полтора раза большую заплоченной его отцомъ за всю дачу Ростопчина.

Въ Сергіевскомъ посадѣ требовалось отчужденіе земель, принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ и собственно посаду. Одинъ изъ частныхъ владѣльцевъ, имѣвшій значительное количество земли по обѣ стороны рѣки, протекающей по серединѣ посада, желалъ продать всю свою землю безъ остатка.

Правленіе дороги согласилось на эту покупку, въ виду умѣренной цѣны, просимой владѣльцемъ, и того, что земля по правую сторону рѣки потребуется для продолженія дороги къ Ярославлю. Это выгодное предложеніе дало возможность пріобрѣсть 24½ десятинъ земли въ посадѣ по 1.272 руб. за каждую. Собственно посадской земли отчуждалось 7¼ десятинъ, и мѣстное управленіе, подкрѣпляемое Московскимъ губернаторомъ, который считалъ правильнымъ обобрать общество желѣзной дороги въ пользу посада, что явно выражалось въ его отношеніяхъ

въ правленіе общества,—требовало по 7.200 руб. за каждую десятину, тогда какъ при отведеніи наилучшихъ мѣстъ подъ постройки въ посадѣ взималось не болѣе 720 руб. за десятину. Правленіе дороги предлагало 2.400 руб., и сумму, причитавшуюся по этой цѣнѣ за отчуждаемую отъ посада землю, внесло въ правительственную оцѣночную комиссію.

По несогласію мѣстныхъ властей довольствоваться означенною суммою, дѣло это восходило до департамента Экономіи Государственнаго Совѣта, который, основываясь на данныхъ, представленныхъ правительственною оцѣночною комиссіею, утвердилъ цѣну десятинѣ, отчужденной отъ посада земли, въ 1.200 руб., такъ что правленіе дороги получило обратно половину суммы, внесенной имъ за земли, отчужденныя отъ посада подъ дорогу.

24 августа 1860 г. были произведены въ правленіи дороги торги на постройку станцій съ ихъ принадлежностями, за исключеніемъ Московской, домовъ для рабочихъ и будокъ для сторожей. Цѣны въ смѣтахъ на эти постройки были выставлены мною и Богомольцемъ точно такъ же, какъ выше упомянуто было о смѣтахъ на другія прежде сданныя работы. Несмотря на то, что выставленныя въ смѣтахъ цѣны были высоки, торги были безуспѣшны; наименьшая объявленная на торгахъ цѣна въ 372.689 руб. превышала сдѣланную мною и Богомольцемъ оцѣнку.

Въ сентябрѣ Григорій Даниловичъ Похитоновъ принялъ всѣ эти работы на себя за 256.800 руб. Я былъ знакомъ съ Похитоновымъ съ 1841 г. Онъ хлопоталъ тогда о введеніи въ арміи пистолетовъ новаго устройства и вскорѣ занялся фабрикою, въ которой окраска и позолота дерева дѣлались по особому прочному способу, подававшему Похитонову надежду, что вмѣсто столовъ, стульевъ и въ особенности дверей изъ дорого стоющихъ натуральныхъ деревъ, ему будутъ заказывать ихъ изъ простого дерева, но окрашенныхъ по способу этой фабрики.

Похитоновъ человѣкъ добрый и умный, но все, что онъ предпринималъ (а чего не предпринималъ онъ?), кончалось дурно; такъ было и съ его подрядомъ по желѣзной дорогѣ отъ Москвы до Сергіевскаго посада, несмотря на хорошія цѣны, по которымъ онъ принялъ на себя этотъ подрядъ.

Доказательствомъ того, что эти цѣны были хороши, а на нѣкоторые предметы по причинѣ ошибочныхъ свѣдѣній, полученныхъ мною и Богомольцемъ, даже очень высоки, можетъ служить между прочимъ слѣдующее: дровяные сараи на Сергіевской и промежуточныхъ станціяхъ по подряду Похитонова обошлись болѣе, чѣмъ въ 3.000 руб. каждый, тогда какъ сарай тѣхъ же размѣровъ на Московской станціи, строенный другимъ подрядчикомъ, стоилъ только 1.600 руб.

Весьма дурныя распоряженія, допустившія между прочимъ покражу почти всѣхъ, выставленныхъ въ зиму 1860—1861 г., для постройки сторожевыхъ будокъ, лѣсныхъ матеріаловъ, которые пришлось замѣнить новыми при дорого стоющей перевозкѣ, были причиною безвыгодности под-

ряда Похитонова, постоянно бывшаго во многихъ отношеніяхъ неисправнымъ. Это было причиною неудовольствій Богомольца на Похитонова, который, не сознавая своего бездѣйствія, обвинялъ Богомольца въ притѣсненіи.

Похитоновъ, подобно всѣмъ глухимъ, говорилъ громко и съ жестами. Онъ любилъ разсказывать, что, будучи подрядчикомъ по устройству деревянныхъ зданій при сѣверной дирекціи Николаевской желѣзной дороги, онъ имѣлъ дѣло съ тысячью рабочихъ, что его мало затрудняло; но когда онъ вздумалъ издавать газету, то уже почувствовалъ затрудненіе имѣть дѣло съ 10 литераторами, при чемъ онъ указывалъ на всѣ свои пальцы на рукахъ, но что это затрудненіе ничего не значитъ въ сравненіи съ тѣмъ, что онъ чувствуетъ, имѣя дѣло съ однимъ инженеромъ полякомъ, будто бы губящимъ его по принципу національности, при чемъ, сложивши девять пальцевъ, указывалъ на остальной, громко говоря: «съ однимъ, съ однимъ».

Окончательный расчетъ съ Похитоновымъ былъ чрезвычайно затруднителенъ. За всякую работу, не входившую въ контрактъ, или нѣсколько измѣненную противъ первоначальнаго исчисленія, онъ требовалъ чрезвычайно высокой платы. По полученіи окончательнаго расчета въ 1862 г. Похитоновъ прислалъ И. Н. Колесову въ тотъ день, когда я обѣдалъ у послѣдняго, балансъ подряда по Троицкой желѣзной дорогѣ, изъ котораго видно было, что онъ на немъ понесъ убытки отъ расчета, будто бы неправильно составленнаго Богомольцемъ. Я тогда только узналъ, что Колесовъ былъ участникомъ въ подрядѣ, невыгоды котораго онъ долженъ былъ принять на свой счетъ въ степени его участія. Это меня очень смутило, потому что мнѣ нежелательно было, чтобы человѣкъ столь близкій ко мнѣ, какъ Колесовъ, участвовалъ въ зависѣвшемъ отъ меня подрядѣ, и потому, что потеря денегъ Колесову, отцу большого семейства, была слишкомъ чувствительна. Но въ концѣ-концовъ Похитоновъ не потребовалъ этихъ денегъ съ Колесова. Я же полагаю, что и балансъ, присланный имъ послѣднему, былъ составленъ съ единственною цѣлью подѣйствовать на меня, чтобы я своимъ вліяніемъ улучшилъ въ его пользу сдѣланный съ нимъ расчетъ, въ чемъ однакоже онъ не успѣлъ.

Впослѣдствіи Похитоновъ участвовалъ въ большомъ числѣ предпріятій и въ постройкѣ Тамбовско-Саратовской желѣзной дороги, но вездѣ неудачно. Впослѣдствіи я читалъ въ газетахъ, что онъ въ Швеціи получаетъ концессію на какую-то желѣзную дорогу, что меня очень удивило, такъ какъ онъ вовсе не имѣлъ денегъ для веденія такого дѣла; онъ воротился изъ-за границы, по словамъ Колесова, въ болѣе бѣдственномъ, чѣмъ когда-либо, положеніи.

Правленію Ярославской дороги предстояло въ 1860 г. заказать паровозы, вагоны, машины, приборы и инструменты для мастерской, поворотные круги, водоемы, водоподъемныя машины и рельсы. Въ случаѣ назначенія торговъ на поставку означенныхъ потребностей, по относи-

тельной незначительности поставокъ, нельзя было ожидать большой конкуренціи; правленіе же принуждено было бы отдать ихъ тѣмъ заведеніямъ, агенты которыхъ объявятъ на торгахъ наименьшія цѣны, хотя бы эти заведенія и не были изъ лучшихъ.

Во избѣжаніе этого и желая заготовить означенныя потребности въ лучшихъ заведеніяхъ по наивозможно дешевымъ цѣнамъ, правленіе, убѣжденное, что предназначенной имъ цѣли можно достигнуть только отобраніемъ на мѣстѣ наименьшихъ цѣнъ отъ лучшихъ заведеній, поручило мнѣ заказать эти потребности за границею.

По утвержденіи въ октябрѣ 1860 г. мѣста для станціи Ярославской дороги въ Москвѣ, я поручилъ составленіе проекта пассажирскаго на ней дома архитектору Левестаму и, въ виду заканчивавшихся по позднему времени года работъ, я въ началѣ октября, взявъ отпускъ, выѣхалъ за границу. Передъ моимъ выѣздомъ изъ Москвы, учредители дороги, правленіе, инженеры и прочіе служащіе на дорогѣ дали мнѣ прощальный ужинъ въ Московскомъ купеческомъ клубѣ.

Къ означеннымъ лицамъ присоединились еще нѣсколько лицъ изъ Московскаго общества, вообще очень сочувствовавшаго моей дѣятельности. Ужинъ былъ весьма оживленъ.

За нимъ было объявлено, что молодой инженеръ дороги Шульцъ намѣренъ жениться. Я въ шутку заявилъ, что не должно ему дозволять этого, пока онъ не окончитъ порученной ему части дороги, выставивъ этому разныя причины и между прочими ту, что женатый не будетъ столько радѣть о постройкѣ.

Н. В. Павловъ, не понявъ шутки, возмутился тѣмъ, что ставятъ подчиненныхъ въ такую зависимость. Я поддерживалъ мое мнѣніе, что заставляло его еще сильнѣе противъ него ратовать. Наконецъ всѣ расхохотались и объяснили ему, что онъ не понялъ моей шутки.

Въ октябрѣ 1860 г. былъ открытъ для публики участокъ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги только отъ Петербурга до Пскова. Я попалъ въ поѣздъ, въ которомъ ѣхали въ Варшаву воспитанники старшихъ классовъ Института инженеровъ путей сообщенія съ директоромъ Соболевскимъ, для осмотра работъ по начатому тогда мосту черезъ р. Вислу, и потому могъ доѣхать съ ними по желѣзной дорогѣ до Динабурга.

Нашъ поѣздъ остановился близъ этого города среди поля, и я принужденъ былъ отъ мѣста остановки идти пѣшкомъ до города нѣсколько верстъ въ сопровожденіи рабочихъ, несшихъ мои вещи. Къ счастію, не доходя до города, я встрѣтилъ только что выѣхавшую изъ него почтовую карету, слѣдовавшую въ Варшаву. Я занялъ свободное въ ней мѣсто. Моими спутниками въ каретѣ были старый мой знакомый, владѣлецъ магазиновъ въ Петербургѣ и Москвѣ подъ фирмою «Лафермъ», о которомъ я упоминалъ по случаю посѣщенія Выксунскаго гг. Шепелевыхъ завода и поѣздки съ нимъ отъ Москвы до Новгорода. Онъ родной братъ продавцу сигаръ, постоянно сидѣвшему въ Петербургскомъ магазинѣ

«Лафермъ». Съ нимъ была его падчерица, замѣчательная танцовщица, чрезвычайно красивая собою, вышедшая впослѣдствіи замужъ за какого-то графа Вестфальскаго.

Я разстался съ ними въ г. Ковно, изъ котораго проѣхалъ въ телѣгѣ до первой прусской станціи, а оттуда по вновь открытой желѣзной дорогѣ до Кенигсберга. Между Вильною и Ковно я встрѣтилъ нѣмецкихъ принцевъ, ѣхавшихъ въ Бѣловѣжскую пущу, въ которой Государь, по пути изъ Петербурга въ Варшаву, полагалъ остановиться для охоты за зубрами.

Въ Кенигсбергѣ на станціи встрѣтилъ меня механикъ Гартмейеръ, посланный правленіемъ Ярославской желѣзной дороги для осмотра въ Германіи заводовъ, изготовляющихъ подвижной составъ, и для сопутствованія мнѣ при заказахъ подвижного состава, рельсовъ и прочихъ металлическихъ потребностей для Троицкой дороги.

Гартмейеръ былъ саксонецъ, вызванный въ Россію при открытіи движенія по Николаевской желѣзной дорогѣ. Я упоминалъ, что ремонтъ подвижного состава этой дороги производится американцемъ Уайнансомъ; наблюденіе же за ремонтомъ на всѣхъ депо подвижного состава было поручено механикамъ отъ правительства. Гартмейеръ былъ въ продолженіе 9 лѣтъ главнымъ наблюдателемъ за ремонтомъ подвижного состава на Московской станціи Николаевской дороги съ содержаніемъ по 900 руб. въ годъ.

Онъ былъ хорошій практическій механикъ, и я въ 1858 г. пригласилъ его по временамъ осматривать водоподъемныя машины Московскихъ водопроводовъ, за что онъ получалъ незначительное вознагражденіе.

Богомолецъ былъ долго помощникомъ начальника V отдѣленія Николаевской дороги (отъ Москвы до Клина) и потому хорошо зналъ Гартмейера. Вслѣдствіе этого мы пригласили его въ главные механики строющейся желѣзной дороги до Сергіевскаго посада, при чемъ устроили его содержаніе и дали ему хорошее помѣщеніе.

По окончаніи заказа за границею подвижного состава и другихъ принадлежностей дороги, я оставилъ его для наблюденія на мѣстѣ за ихъ изготовленіемъ, что онъ исполнилъ разумно и добросовѣстно. По возвращеніи его изъ-за границы, инженеры и другіе служащіе при Троицкой дорогѣ обходились съ нимъ, какъ съ равнымъ, тогда какъ во время служенія его на Николаевской дорогѣ съ нимъ обходились, какъ съ простымъ мастеровымъ. Ему тогда и въ голову не приходило сѣсть при инженерахъ или вступать съ ними въ какія-либо сношенія, кромѣ служебныхъ. Но болѣе приличное обращеніе съ человѣкомъ честнымъ и имѣющимъ познанія вскружило нѣмцу голову. Онъ сдѣлался грубымъ и въ началѣ 1863 г., не поладивъ съ временно завѣдывавшимъ эксплоатаціей Троицкой желѣзной дороги Богомольцемъ, онъ принужденъ былъ оставить эту дорогу и переѣхать въ Дрезденъ.

Гартмейеръ, несмотря на долгое свое пребываніе въ Россіи, говорилъ очень дурно по-русски, что подавало поводъ къ насмѣшкамъ со стороны молодыхъ инженеровъ. До открытія Троицкой дороги онъ придумывалъ разные механическіе сигналы для обозначенія состоянія пути во время движенія; ихъ назвали обезьянами, такъ какъ по русской поговоркѣ «Нѣмецъ выдумалъ обезьяну».

По открытіи означенной дороги въ 1862 г. были на ней два несчастныхъ случая. Гартмейеръ, защищая машинистовъ, ведшихъ поѣзда, говорилъ, что на дорогѣ много курвъ, т.-е. кривыхъ (courbes), за которыми слѣдуетъ наблюденіе давать, т.-е. наблюдать. Излишняя и неумѣстная его защита машинистовъ была главною причиною раздраженія Богомольца, который, вѣроятно, сверхъ того не могъ помириться съ новымъ тономъ Гартмейера, съ которымъ онъ въ продолженіе 9 лѣтъ обращался, какъ съ простымъ мастеровымъ.

Гартмейеръ долго не могъ найти мѣста въ Германіи; наконецъ, онъ получилъ мѣсто завѣдывающаго подвижнымъ составомъ на небольшой придрезденской горной желѣзной дорогѣ, а впослѣдствіи и управляющаго этою дорогою, которую я вмѣстѣ съ нимъ осматривалъ въ 1865 г. Онъ получалъ слишкомъ вдвое менѣе, чѣмъ на Троицкой дорогѣ, но считалъ себя гораздо счастливѣе, такъ какъ потребности для его жизни были доступнѣе въ Дрезденѣ.

На него имѣла вліяніе его жена, которая рада была возможности, истративъ малое число зильбергрошей, въ простомъ платьѣ слушать музыку на гуляньяхъ, на которыхъ бывали и жены высшихъ саксонскихъ сановниковъ, одѣтыя столь же просто, тогда какъ она не могла бывать на московскихъ гуляньяхъ, на которыхъ дамы слишкомъ роскошно одѣваются, и проѣздъ къ которымъ слишкомъ дорогъ.

Гартмейеръ былъ мнѣ очень преданъ и потому, узнавъ о моемъ пріѣздѣ въ Берлинъ въ маѣ 1864 года, онъ взялъ отпускъ и остался со мною всю недѣлю, которую я тогда провелъ въ Берлинѣ.

Въ 1860 г. я остановился въ Кенигсбергѣ въ небольшой гостиницѣ «Санъ-Суси» возлѣ станціи желѣзной дороги. Въ ней, кромѣ хорошаго помѣщенія, и столъ былъ хорошій, т.-е. не нѣмецкій. Я осмотрѣлъ съ Гартмейеромъ Кенигсбергскую желѣзнодорожную станцію во всѣхъ подробностяхъ, и тутъ въ первый разъ представилась мнѣ вся сложность желѣзнодорожной эксплоатаціи, въ особенности по отправкѣ товаровъ.

Въ Берлинѣ я остановился въ «Hôtel d'Angleterre» и осмотрѣлъ желѣзнодорожныя станціи и заводы, изготовляющіе подвижной составъ. Въ это время я познакомился съ владѣльцемъ двухъ заводовъ въ Берлинѣ, Борзигомъ, съ директорами общества Берлинской фабрики, изготовляющей вагоны: Флугомъ, Вальцомъ и фонъ-Унруэ, и съ владѣльцами вагонной фабрики въ Гамбургѣ братьями Лауенштейнъ.

Берлинская вагонная фабрика была заведена простымъ столяромъ Флугомъ, который, разбогатѣвъ и сильно расширивъ ея производство,

образовалъ владѣющее этою фабрикою акціонерное общество и сдѣлался его директоромъ; оставивъ впослѣдствіи эту должность, онъ обратился въ крупнаго прусскаго землевладѣльца. Наиболѣе замѣчательною личностью изъ моихъ новыхъ берлинскихъ знакомыхъ былъ фонъ Унруэ, инженеръ, построившій желѣзную дорогу къ Магдебургу.

Въ 1848 г. онъ участвовалъ въ бывшихъ берлинскихъ смятеніяхъ и что-то рѣзкое сказалъ покойному прусскому королю. По наступленіи реакціи онъ былъ уволенъ отъ службы, въ которой состоялъ въ званіи Regierung's und Bau-Rath'a, послѣ чего поступилъ въ директоры-техники упомянутой вагонной фабрики.

Во время борьбы Прусской палаты депутатовъ съ Бисмаркомъ онъ былъ нѣсколько разъ избираемъ въ вице-президенты палаты; впослѣдствіи онъ былъ членомъ этой палаты и Германскаго рейхстага и съ 1873 г. прекратилъ свои занятія при вагонной фабрикѣ.

Въ 1864 г. и 1865 г. я и фонъ-Унруэ пили въ Карлсбадѣ воды въ одно время съ прусскимъ королемъ. Фонъ-Унруэ выказывалъ явное недоброжелательство къ королю, къ Бисмарку и другимъ приближеннымъ короля, говоря между прочимъ о Мейендорфѣ, что онъ не носитъ вовсе бѣлья: покрой его статскаго платья былъ такой, что не было видно его бѣлья.

Несмотря на свой либерализмъ, фонъ-Унруэ, какъ истый нѣмецъ, былъ сильно привязанъ къ частичкѣ «фонъ», означавшей его дворянское происхожденіе, и къ пріобрѣтенному имъ на службѣ званію Regierung's und Bau-Rath'a. Въ одно изъ моихъ частыхъ съ нимъ свиданій въ Берлинѣ я замѣтилъ какое-то недовольство съ его стороны.

По его уходѣ присутствовавшій при нашемъ свиданіи механикъ Гартмейеръ замѣтилъ мнѣ, что я обидѣлъ фонъ-Унруэ. Я спросилъ Гартмейера, въ чемъ состояла обида. Онъ мнѣ отвѣчалъ, что я, говоря съ фонъ-Унруэ, нѣсколько разъ пропустилъ, называя его, частичку «фонъ». Я увѣрилъ Гартмейера, что это упущеніе было сдѣлано мною по ошибкѣ, не полагая, чтобъ оно могло считаться за обиду.

Во время своихъ, довольно частыхъ посѣщеній Петербурга, Унруэ бывалъ каждый разъ у меня и, не заставая дома, оставлялъ визитныя карточки мнѣ и женѣ моей, съ которой онъ также познакомился. На этихъ карточкахъ были, послѣ его фамиліи, выгравированы слова: «a. d. Regierung's und Bau-Rath», буквы «a. d.» означали «ausser Dienst» (отставной). Жена моя не поняла этого сокращенія; на ея вопросъ, что значатъ эти буквы, я отвѣчалъ: «aus Dumheit» (по глупости), хотя это вовсе не шло къ этому, очень умному и занимательному нѣмцу.

Прочіе изъ моихъ новыхъ берлинскихъ знакомыхъ, при ихъ посѣщеніяхъ Петербурга, также постоянно бывали у меня. По осмотрѣ въ октябрѣ 1860 года берлинскихъ паровознаго завода Борзига и вагонной фабрики, учрежденной Флугомъ, мнѣ очень понравились ихъ произведенія, но я не рѣшился сдѣлать имъ заказы для Троицкой

желѣзной дороги, не осмотрѣвъ французскихъ и англійскихъ паровозныхъ заводовъ и вагонныхъ фабрикъ.

Передъ отъѣздомъ моимъ изъ Москвы, сестра моя А. И. Викулина просила меня непремѣнно посѣтить ея дочь Засѣцкую, которая лѣто 1860 г. провела въ Висбаденѣ, а на зиму 1860—1861 г. должна была вернуться въ Вюрцбургъ для продолженія ея леченія у знаменитаго Сканцони. По письмамъ Засѣцкой къ сестрѣ моей, она должна была быть уже въ Вюрцбургѣ, куда я и отправился изъ Берлина.

Сопутствовавшій мнѣ механикъ Гартмейеръ почти никогда не спалъ въ вагонѣ, и такъ какъ наши билеты для проѣзда по желѣзной дорогѣ взяты были только до Вюрцбурга, то я былъ увѣренъ, что мы не проѣдемъ этого города. Каково было мое удивленіе, когда я, проснувшись, увидалъ, что мы удаляемся отъ какой-то большой станціи и выѣзжаемъ изъ города, слѣдовательно изъ Вюрцбурга, такъ какъ другого города на нашей дорогѣ не было.

Оказалось, что Гартмейеръ проспалъ станцію, а поѣздной кондукторъ о насъ забылъ. Проѣхавъ невольно за Вюрцбургъ двѣ нѣмецкія мили до первой маленькой станціи, на которой поѣздъ останавливался на двѣ минуты, мы съ трудомъ добились, чтобы насъ выпустили. Тутъ мы узнали, что наши вещи, бывшія въ багажномъ вагонѣ, оставлены на Вюрцбургской желѣзнодорожной станціи.

Въ небольшомъ пассажирскомъ домикѣ станціи, на которой мы вышли изъ поѣзда, мы не нашли никого изъ служащихъ при желѣзной дорогѣ, кромѣ сторожа, который намъ объяснилъ, что всѣ служащіе живутъ въ близъ лежащемъ селеніи и что поѣздъ, который насъ можетъ отвезти въ Вюрцбургъ, пройдетъ не ранѣе, какъ черезъ 12 часовъ. Въ пассажирскомъ домѣ не было не только кровати, но даже дивана, на которомъ можно было бы прилечь, и потому я рѣшился немедля ѣхать въ Вюрцбургъ, нанявъ лошадей въ близъ лежащемъ селеніи, въ которое съ этою цѣлью сторожъ станціи отправился съ Гартмейеромъ.

Я былъ увѣренъ, что они возвратятся на лошадяхъ, но они пришли пѣшкомъ, убѣдившись, что лошадей нѣтъ во всемъ селеніи, что въ русскомъ селѣ немыслимо. Мы пріѣхали на станцію около полуночи и по возвращеніи Гартмейера еще было далеко до разсвѣта. Несмотря на чрезвычайно темную ночь, я рѣшился идти въ Вюрцбургъ пѣшкомъ въ сопровожденіи Гартмейера и сторожа станціи, который согласился на мое предложеніе за ничтожную плату и оставилъ станцію безъ всякаго присмотра. Мы узнали отъ него, что онъ студентъ медицины въ Вюрцбургѣ, нанявшійся въ сторожа на вакантное въ университетѣ время, которое въ Германіи кончается гораздо позже, чѣмъ у насъ.

Услыхавъ, что моя племянница лечится у знаменитаго Вюрцбургскаго профессора Сканцони, онъ просилъ замолвить о немъ доброе слово, что было исполнено и имѣло, кажется, хорошія послѣдствія для молодого человѣка. На переходъ 2 миль (14 вер.), отдѣлявшихъ насъ отъ Вюрц-

бурга, мы употребили около 4-хъ часовъ и пришли въ Вюрцбургъ къ разсвѣту. Бывшій въ рукахъ сторожа фонарь мало освѣщалъ нашъ путь, который былъ тѣмъ затруднительнѣе, что я и Гартмейеръ несли наши тяжеловѣсные пожитки, не попавшіе въ багажный вагонъ. Большую часть дороги мы шли близъ р. Майна, противоположный берегъ котораго, при начинавшейся зарѣ, казался чѣмъ-то фантастическимъ.

Нашъ студентъ-сторожъ всю дорогу разсказывалъ легенды, которыми такъ богаты всѣ нѣмецкія земли, о совершившихся на берегу р. Майна разбояхъ и убійствахъ.

Гартмейеръ былъ большой трусъ, а его и мои карманы были наполлены золотою монетою и сверхъ того въ его бумажникѣ лежало векселей на 150 тыс. талеровъ: можно себѣ представить, какъ на него дѣйствовали эти легенды и какимъ изуродованнымъ русскимъ языкомъ передавалъ онъ мнѣ въ продолженіе нашего странствованія свои опасенія.

По приходѣ въ Вюрцбургскую гостиницу, въ которой жили Засѣцкіе прошедшую зиму, мы ихъ не нашли въ ней. Служащіе въ гостиницѣ говорили, что для Засѣцкаго нанято отдѣленіе, но что онъ еще въ Висбаденѣ. Они до того исковеркали его фамилію, прибавляя къ ней графскій титулъ, что нельзя было быть увѣреннымъ, что они говорятъ о томъ лицѣ, о которомъ я спрашиваю. Чтобы въ этомъ удостовѣриться, я описывалъ примѣты Засѣцкаго, его жены и ихъ дочери, которой было тогда три года, и только по этимъ примѣтамъ могъ убѣдиться, что дѣйствительно нанята квартира для тѣхъ, о комъ я спрашивалъ, хотя служащіе въ гостиницѣ увѣряли, что у Засѣцкихъ, проживавшихъ въ ней болѣе года, былъ маленькій сынокъ, а не дочь: не понимаю, почему она показалась имъ мальчикомъ.

Давъ обѣщаніе сестрѣ моей непремѣнно повидаться съ ея дочерью Засѣцкой и опасаясь, что на обратномъ пути я не буду имѣть времени заѣхать къ ней въ Вюрцбургъ, я съ первымъ же утреннимъ поѣздомъ выѣхалъ въ Висбаденъ, куда пріѣхалъ въ тотъ же день вечеромъ. Я съ Гартмейеромъ нанялъ комнаты въ какомъ-то частномъ домѣ и поѣхалъ отыскивать Засѣцкихъ. Я нашелъ племянницу одну; мужъ ея уѣхалъ въ Франкфуртъ и вернулся съ послѣднимъ поѣздомъ. Они уговорили меня остаться въ комнатахъ, бывшихъ рядомъ съ занимаемыми ими, и перевезти въ эти комнаты Гартмейера.

Когда послѣдній пріѣхалъ по моему зову, онъ съ трудомъ согласился на переѣздъ, боясь своимъ присутствіемъ обезпокоить Засѣцкихъ и ввести ихъ въ излишніе расходы. Я пробылъ съ Засѣцкими двое сутокъ, проводя большую часть времени въ прогулкахъ по городу и въ курзалѣ.

Однажды Засѣцкій вздумалъ насъ потчивать въ курзалѣ вечернимъ чаемъ съ закуской, состоявшей изъ двухъ порцій ветчины. Ея подали такъ мало, что Гартмейеръ, когда его Засѣцкій потчивалъ ею, заявилъ, что онъ ветчины не ѣстъ, хотя, какъ истый нѣмецъ, онъ былъ большой до нея охотникъ.

Скупость Засѣцкаго проявлялась во всемъ; такъ, въ день моего отъѣзда хозяйка дома мнѣ подала счетъ на 10 съ чѣмъ-то талеровъ за двѣ комнаты и за кофе, который подавала по утрамъ мнѣ и Гартмейеру. Не только мнѣ, русскому, но и Гартмейеру, прожившему 10 лѣтъ въ Россіи, было непонятно, что я, переѣхавшій по приглашенію Засѣцкаго, въ домъ имъ занимаемый, долженъ былъ заплатить по счету, но еще страннѣе было то, что когда я садился въ экипажъ, чтобы ѣхать на желѣзную дорогу, провожавшій меня Засѣцкій спросилъ меня, не забылъ ли я заплатить за комнаты и за утренній кофе.

17-го октября утромъ я пріѣхалъ въ Парижъ, гдѣ остановился въ Hôtel de Bade, въ которомъ стоялъ въ 1858 г. Первымъ моимъ дѣломъ было счесть, сколько у меня оставалось золотой монеты, но вспомнивъ, что жившій въ это время въ Парижѣ товарищъ мой А. И. Баландинъ уходитъ изъ дома въ 8 часовъ утра, я, оставивъ всю золотую монету на верхней доскѣ комода, на которой считалъ ее, заперъ занимаемый мною номеръ и поспѣшилъ къ Баландину.

По возвращеніи отъ него я не нашелъ этой монеты. Вскорѣ за мною вошелъ въ номеръ швейцаръ (portier) гостинницы, который объяснилъ мнѣ, что по моемъ уходѣ служанка гостинницы, намѣреваясь прибрать мой номеръ, отперла его имѣющимся у нея ключомъ и, увидавъ деньги на комодѣ, дала объ этомъ знать швейцару, а онъ, сосчитавъ деньги, положилъ ихъ въ ящикъ комода. Онъ просилъ меня немедля удостовѣриться, всѣ ли деньги налицо, что было легко сдѣлать, такъ какъ я только что сосчиталъ ихъ предъ моимъ уходомъ, и впредь быть осторожнѣе, такъ какъ трудно быть увѣреннымъ въ честности прислуги, въ особенности недавно поступившей въ гостиницу.

Къ сожалѣнію, едва ли на подобную честность прислуги можно разсчитывать въ гостиницахъ Россіи; въ Германіи же, въ Англіи и во Франціи она очень обыкновенна. Жена моя, возвращаясь изъ-за границы въ сентябрѣ 1861 г., оставила въ Кенигсбергской гостиницѣ Санъ-Суси мѣшокъ со всѣми своими деньгами и хватилась его на полдорогѣ отъ Кенигсберга къ русской границѣ. По телеграммѣ мѣшокъ съ деньгами въ цѣлости былъ доставленъ ей въ Эйдкуненъ съ первымъ пассажирскимъ поѣздомъ.

Наибольшую часть времени въ Парижѣ я проводилъ у Баландина, жившаго вмѣстѣ съ Волковымъ, у нихъ же я встрѣчался съ моимъ старымъ знакомымъ княземъ Николаемъ Алексѣевичемъ Орловымъ (впослѣдствіи посломъ во Франціи), съ которымъ мы нѣсколько разъ обѣдали въ недорогихъ ресторанахъ, причемъ я замѣтилъ, что Орловъ очень расчетливъ.

Правленіе общества Ярославской желѣзной дороги, одновременно съ даннымъ мнѣ заграничнымъ порученіемъ, просило кандидата своего Ѳ. В. Чижова войти въ сношеніе съ заграничными банкирами по предмету выпуска облигацій общества; по невозможности въ то время выпустить облигаціи на выгодныхъ для общества условіяхъ, означенное порученіе осталось безъ послѣдствій.

Чижовъ, выѣхавшій изъ Москвы нѣсколько позже меня, засталъ меня въ Парижѣ. Въ молодости онъ былъ очень знакомъ съ Баландинымъ, съ которымъ не видался почти 30 лѣтъ. Обоимъ очень хотѣлось свидѣться и я, наканунѣ моего и Чижова отъѣзда изъ Парижа, пригласилъ ихъ обѣдать въ особой комнатѣ въ итальянскомъ ресторанѣ. Чижовъ привелъ къ обѣду строившаго въ это время православную церковь въ Парижѣ архитектора Штрома.

Баландинъ, всегда недовольный при встрѣчѣ съ незнакомымъ лицомъ, былъ въ продолженіе всего обѣда въ самомъ дурномъ расположеніи духа, такъ что свиданіе его съ Чижовымъ послѣ столь долгой разлуки было очень холодно. Баландинъ молчалъ во весь обѣдъ и только искоса посматривалъ на Штрома.

Находя, что вагоны французскаго издѣлія не отличались достаточною прочностію, я полагалъ ограничиться заказомъ во Франціи паровозовъ. Владѣлецъ завода Крезо (Creusot), Шнейдеръ, бывшій президентомъ палаты депутатовъ при второй имперіи, сказалъ мнѣ, что въ требуемый мною срокъ онъ не можетъ поставить паровозы по причинѣ значительности принятыхъ уже заказовъ.

Осмотрѣвъ парижскія мастерскія Кайля, я обратился къ ихъ владѣльцу, сидѣвшему въ конторѣ заведенія въ ермолкѣ. Этотъ господинъ былъ вообще мало внимателенъ. Мы однако условились, что я пришлю къ нему механика Гартмейера, который передастъ ему въ подробности мои требованія по устройству паровозовъ и получитъ отъ него свѣдѣніе объ ихъ стоимости, что я вслѣдъ засимъ поѣду въ Англію и что если его цѣны будутъ ниже цѣнъ за паровозы лучшихъ англійскихъ заводовъ, то я возвращусь въ Парижъ для заказа ему паровозовъ.

Гартмейеръ на другой день въ условленный часъ пошелъ въ контору Кайля и былъ очень удивленъ, когда послѣдній предложилъ ему подписать контрактъ, изготовленный будто бы на основаніи происходившихъ между мною и Кайлемъ переговоровъ. Гартмейеръ объявилъ, что присланъ мною только для переговоровъ и на подписаніе контракта не имѣетъ уполномочія. Эта безцеремонность или вѣрнѣе нахальство напомнило мнѣ французскихъ дѣятелей главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и я рѣшился ничего не заказывать во Франціи.

Мы выѣхали вмѣстѣ съ Чижовымъ и Гартмейеромъ въ Брюссель, гдѣ остановились въ роскошной, не дорогой гостиницѣ, съ холодными комнатами, расположенной на прекрасномъ мѣстѣ. Генералъ Жомини далъ мнѣ письмо къ бывшему тогда Бельгійскому военному министру; несмотря на престарѣлыя лѣта Жомини, письмо, написанное въ моемъ присутствіи, отличалось прекраснымъ почеркомъ.

Министра я не засталъ въ Брюсселѣ. Осмотрѣвъ заводы, находившіеся близъ этого города, я нашелъ, что устраиваемые на нихъ паровозы и вагоны не отличаются прочностію, и затѣмъ поспѣшилъ вмѣстѣ съ Чижовымъ и Гартмейеромъ выѣхать въ Лондонъ.

Чижовъ, не желая въ Лондонѣ останавливаться въ гостинницѣ, писалъ къ своему старому знакомому, нашему лондонскому священнику Е. И. Попову, чтобы онъ нашелъ намъ квартиру понедѣльно, по возможности невдалекѣ отъ него

Поповъ нанялъ намъ очень хорошее помѣщеніе въ частномъ домѣ, состоявшее изъ трехъ комнатъ. Спальню я себѣ устроилъ въ комнатѣ, имѣвшей три окна на улицу; подобная комната въ Лондонѣ считается большою. Мы прожили на этой квартирѣ менѣе недѣли по причинѣ слѣдующихъ ея неудобствъ. Прежде чѣмъ мы вставали съ постелей, входила дѣвушка (помнится, что дочь домовладѣлицы, другой прислуги не было) и затапливала камины. Дымомъ изъ нихъ наполнялись комнаты до того, что я разъ, проснувшись, вообразилъ, что въ комнатѣ пожаръ и въ одной рубашкѣ выбѣжалъ на лѣстницу съ крикомъ «огонь».

Мы жаловались о. Евгенію на ежедневное копченіе насъ дымомъ, на что онъ хладнокровно отвѣчалъ, что это происходитъ то отъ какого-то вѣтра, то отъ тумана. Каждый день находилась какая-либо причина, но намъ отъ этого было не легче.

Упомянутая дѣвушка убирала мою комнату прежде, чѣмъ я просыпался, при этомъ она, несмотря на холодныя, ноябрьскія утра, отворяла настежь всѣ три окна; я просыпался отъ холода, не имѣя, чѣмъ накрыться, чтобы согрѣться. Однажды мы вздумали встать ранѣе обыкновеннаго; сапоговъ еще не было подлѣ нашихъ кроватей. Вошедшая по нашему зову дѣвушка объявила, что они будутъ вычищены къ 8 часамъ утра. На нашу просьбу подать намъ ихъ немедля хотя и не чищенные, она объяснила, что сапоги для чистки посланы въ деревню близъ Лондона и не воротятся ранѣе 8 часовъ.

Я вовсе не говорю по-англійски, Чижовъ говоритъ дурно. Однажды утромъ я просилъ прислужницу прислать мнѣ цирульника, называя его barbier. Она не поняла ни меня, ни Чижова; наконецъ, съ удивленнымъ видомъ бросилась изъ комнаты и принесла въ 9 часу утра большую кружку пива (bier).

Однимъ изъ первыхъ нашихъ визитовъ былъ визитъ къ А. И. Герцену, которому я рекомендовалъ Чижова и который былъ очень радъ видѣться съ нами.

Принявъ насъ, онъ немедля прочелъ передовую статью послѣдняго номера его изданія «Колоколъ» о пріѣздѣ въ Варшаву трехъ монарховъ Русскаго, Австрійскаго и Прусскаго (послѣдній тогда былъ регентомъ), угнетающихъ, по его мнѣнію, Польшу, раздѣленную ихъ предками. Непонятно, какъ русскій человѣкъ, хотя и оскорбленный русскимъ правительствомъ, могъ защищать поляковъ, вѣчныхъ враговъ его отечества, съ которыми покончить было для Россіи историческою необходимостью.

Извѣстно, что во время упомянутаго пребыванія Государей въ Варшавѣ, въ тотъ день, когда ихъ ожидали въ театрѣ, въ залѣ его было такое зловоніе (кажется, отъ асафетиды), что необходимо было начать представленіе позже

обыкновеннаго. Это былъ первый актъ вскорѣ вспыхнувшаго мятежа, который такъ дорого стоилъ обѣимъ сторонамъ. Во время этого же пребыванія въ Варшавѣ Государь получилъ извѣстіе о смертельной болѣзни его матери, что заставило его поспѣшить возвращеніемъ въ Петербургъ.

Я ѣздилъ съ Гартмейеромъ на рельсовый заводъ Геста и на таковые же заводы, вблизи его находящіеся. Изготовленіе рельсъ на заводѣ Геста намъ показалось лучшимъ, чѣмъ на другихъ заводахъ, и я, по возвращеніи въ Лондонъ, заключилъ съ нимъ условіе на поставку рельсъ съ принадлежностями по 6½ фунт. стерл. за тонну. Съ того времени цѣна на рельсы почти удвоилась*), а между тѣмъ качество ихъ значительно ухудшилось. Во время осмотра рельсовыхъ заводовъ я въ первый разъ увидѣлъ огромное число разныхъ сообщеній, устроенныхъ въ Англіи.

По обѣ стороны судоходныхъ каналовъ устроены желѣзныя дороги съ безчисленными развѣтвленіями, которыя не означаются даже на подробныхъ картахъ. На этихъ небольшихъ желѣзныхъ дорогахъ станціи состоятъ изъ одной комнаты, въ которой помѣщается касса для раздачи билетовъ пассажирамъ и для пріема товаровъ.

Служащіе при дорогахъ живутъ въ близъ лежащихъ селеніяхъ и приходятъ на станцію въ опредѣленные часы. Извѣстно, что на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ вовсе не строятъ будокъ для сторожей: они живутъ также въ близъ лежащихъ селеніяхъ, изъ которыхъ приходятъ на дорогу во время поѣздовъ, что возможно только по значительной густотѣ населенія въ Англіи. Въ эту же поѣздку на рельсовые заводы я въ первый разъ видѣлъ три желѣзныя дороги, пересѣкающіяся въ одномъ мѣстѣ на разныхъ горизонтахъ. Тутъ останавливаются поѣзда для перехода пассажировъ изъ одного поѣзда въ другой. Сооруженія при этихъ переходахъ колоссальныя, какъ и все, что дѣлаетъ этотъ истинно великій по своей предпріимчивости народъ.

Въ Лондонѣ я нашелъ флотскаго лейтенанта Дмитрія Сергѣевича Арсеньева (впослѣдствіи воспитателя великихъ князей Сергѣя и Павла Александровичей), у дѣда котораго Василія Дмитріевича Камынина я часто бывалъ въ Москвѣ въ 30-хъ годахъ.

Арсеньевъ былъ хорошій знакомый Чижова, и мы многое въ Лондонѣ осматривали втроемъ. Для заказа паровозовъ и вагоновъ я полагалъ отправиться въ Манчестеръ черезъ Бирмингамъ, при чемъ осмотрѣть въ этихъ двухъ городахъ нѣкоторые заводы и фабрики. Арсеньевъ по любознательности своей просилъ его взять съ собою. Мы условились съѣхаться въ назначенный день и часъ на Лондонской станціи желѣзной дороги, ведущей въ Бирмингамъ.

Когда я пріѣхалъ на станцію съ Чижовымъ и Гартмейеромъ, полисмэнъ, объявивъ намъ, что поѣздъ немедля отходитъ, совѣтовалъ поспѣшить взять билеты, что мы исполнили въ ту же минуту. Едва успѣли мы сѣсть въ ва-

*) Писано въ 1873 г.

гонъ, какъ поѣздъ тронулся, а мы спохватились, что Арсеньева съ нами нѣтъ и что мы условились съ нимъ выѣхать изъ Лондона не съ поѣздомъ, въ которомъ мы ѣхали, а съ слѣдующимъ.

Не разъ уже случалось Арсеньеву не заставать насъ дома въ тотъ часъ, который мы ему назначали для того, чтобы вмѣстѣ отправиться для осмотра какой-либо достопримѣчательности въ Лондонѣ. Намъ было очень неловко, что мы и въ этотъ разъ такъ невѣжливо поступили съ Арсеньевымъ и потому Чижовъ рѣшился съ первой станціи вернуться въ Лондонъ, гдѣ надѣялся найти Арсеньева еще на станціи. Но мы ѣхали на курьерскомъ поѣздѣ, который остановился только послѣ часового хода; ясно было, что Чижовъ, вернувшись, не найдетъ Арсеньева на Лондонской станціи, и потому онъ рѣшился продолжать поѣздку до Бирмингама, откуда полагалъ послать телеграмму къ Арсеньеву съ извиненіемъ и съ извѣстіемъ, что мы ждемъ его въ Бирмингамѣ.

Въ то время, когда мы, сидя въ гостиницѣ этого города, составляли означенную телеграмму, Арсеньевъ, къ величайшему нашему удивленію, вошелъ въ нашъ номеръ. Изъ его объясненія оказалось, что когда онъ пріѣхалъ на Лондонскую станцію и отыскивалъ насъ по всѣмъ ея угламъ, полисмэнъ спросилъ его, что онъ ищетъ. Онъ отвѣчалъ—двухъ пріятелей русскихъ, которые должны были ѣхать вмѣстѣ со мною. Полисмэнъ спросилъ его о нѣкоторыхъ примѣтахъ этихъ пріятелей и по полученному отвѣту сказалъ, что два такихъ господина, пріѣхавшіе передъ самымъ отходомъ предыдущаго поѣзда, уѣхали съ нимъ.

Арсеньевъ, по пріѣздѣ въ Бирмингамъ, получилъ отъ бывшаго на станціи желѣзной дороги полисмэна, которому онъ передалъ наши примѣты, свѣдѣніе о гостиницѣ, въ которую мы поѣхали.

Наблюдательность англійскихъ полисмэновъ превосходитъ всякое вѣроятіе: какимъ образомъ они могли обратить вниманіе на двухъ пассажировъ и помнить о нихъ, тогда какъ каждые полчаса на станціяхъ смѣняются по нѣскольку сотенъ пассажировъ.

Близъ Бирмингама я осмотрѣлъ механическій заводъ Сого, первый владѣлецъ котораго знаменитый Джемсъ Уаттъ изобрѣлъ паровую машину. Въ предыдущей главѣ «Моихъ воспоминаній» я говорилъ, что водоподъемныя паровыя машины для Московскихъ водопроводовъ были изготовлены на этомъ заводѣ и установлены присланными отъ него двумя мастеровыми. Я пожелалъ ихъ видѣть; оказалось, что только старшій изъ нихъ былъ налицо. Я просилъ позвать его, и онъ выразилъ большое удовольствіе при свиданіи со мною. Когда я далъ ему гинею въ память нашего свиданія, онъ заявилъ, что долженъ имѣть на принятіе этой монеты разрѣшеніе управляющаго заводомъ, по полученіи котораго очень меня благодарилъ. Этотъ подарокъ былъ такъ незначителенъ, что, казалось бы, не долженъ былъ обратить вниманія окружавшихъ меня мастеровыхъ. Между тѣмъ на всѣхъ лицахъ было замѣтно крайнее удивленіе и нѣкоторые громко сказали мастеровому, получившему гинею: «какой ты счастливецъ».

Между Бирмингамомъ и Манчестеромъ мы были поражены безчисленнымъ множествомъ заводовъ и фабрикъ, которые безпрерывнымъ рядомъ тянутся по обѣ стороны желѣзной дороги, такъ что ихъ высокія дымовыя трубы можно, при скорой ѣздѣ, уподобить деревьямъ въ лѣсу.

Въ Манчестерѣ я былъ на весьма богатой вагонной фабрикѣ, владѣльцу которой Гартмейеръ изъ Берлина писалъ о моемъ пріѣздѣ и объ условіяхъ, которымъ должны были удовлетворять разные вагоны для Троицкой дороги. Вслѣдствіе этого письма, въ чертежной фабрикѣ я нашелъ нѣсколько прекрасно исполненныхъ въ большомъ масштабѣ чертежей вагоновъ, удовлетворявшихъ вышеозначеннымъ условіямъ, а равно и вѣдомость стоимости разныхъ вагоновъ. Увидѣвъ, что эта стоимость многимъ превосходила стоимость вагоновъ берлинской фабрики, я сейчасъ же объявилъ хозяину манчестерской фабрики, что не закажу у него вагоновъ и очень сожалѣю, что письмо Гартмейера ввело его въ напрасный трудъ изготовленія столь подробныхъ и прекрасныхъ чертежей. Чертежи такъ понравились Гартмейеру, что онъ хотѣлъ ихъ взять съ собою; съ трудомъ уговорилъ я его не выпрашивать этихъ чертежей у владѣльца фабрики. Послѣдній не только не обидѣлся моимъ отказомъ, но съ большой любезностью показалъ намъ свое заведеніе и пригласилъ къ своему обѣду.

Я осмотрѣлъ въ Манчестерѣ и паровозные заводы, произведенія которыхъ мнѣ показались не лучше Борзиговскихъ, а такъ какъ ихъ цѣны были выше послѣднихъ и сверхъ того манчестерскіе заводчики съ трудомъ соглашались на нѣкоторыя техническія измѣненія, которыя я имъ предлагалъ и которыя были приняты Борзигомъ, то я рѣшился заказать паровозы на заводѣ послѣдняго.

Прогуливаясь съ Чижовымъ часовъ въ 10 вечера по Манчестеру, мы были свидѣтелями слѣдующей сцены, указывающей на грубость нравовъ англійскаго народа. На одной изъ площадей стояло нѣсколько длинныхъ крытыхъ фургоновъ на очень высокихъ колесахъ. Въ этихъ фургонахъ разъѣзжаютъ странствующіе актеры и торгаши разныхъ товаровъ. Въ одномъ изъ нихъ слышны были глубокіе женскіе стоны и крики. Собравшійся вокругъ фургона во множествѣ народъ изъявлялъ неудовольствіе, что полиція не остановитъ побоища, явно происходившаго въ фургонѣ, причемъ многіе кричали: «да онъ убьетъ ее».

Бывшіе въ толпѣ полисмэны не трогались съ мѣста. Чижовъ обратился къ одному изъ нихъ съ вопросомъ, отчего полиція не вступится за женщину, которую бьютъ. Полисмэнъ отвѣчалъ, что мы, иностранцы, не знаемъ, что полиціи нѣтъ дѣла до семейныхъ дрязгъ. На замѣчаніе Чижова, что женщина такъ кричитъ, что она можетъ быть убита, полисмэнъ хладнокровно отвѣчалъ: «нѣтъ, ее не убьютъ».

Въ это время что-то упало изъ фургона на мостовую; оказалось, что мужчина выбросилъ женщину, которую онъ билъ. Тогда полисмэны подняли ее съ окровавленнымъ лицомъ и повели обмывать въ ближайшую цирульню; толпа же продолжала бранить мужчину, сидѣвшаго въ фургонѣ.

Вслѣдъ за поданіемъ помощи избитой женщинѣ, полисмэны подняли ее въ фургонъ, изъ котораго она упала, и одинъ изъ нихъ объяснилъ Чижову и мнѣ, что такъ какъ она оказалась женою мужчины, сидѣвшаго въ фургонѣ, то ее и отдали ему по принадлежности. Послѣ этого не было болѣе слышно ни побоевъ, ни стоновъ, и толпа, постоявъ нѣсколько времени около фургона, разошлась, какъ ни въ чемъ не бывало. Ясно было, что подобныя сцены весьма обыкновенны въ манчестерскомъ населеніи.

Въ Манчестерѣ я разстался съ Чижовымъ и Арсеньевымъ, которые поѣхали въ имѣніе какого-то знакомаго Чижову землевладѣльца, гдѣ по ихъ разсказамъ нашли жизнь очень похожую на жизнь русскихъ помѣщиковъ. Послѣ церковной службы пасторъ былъ угощаемъ землевладѣльцемъ. Они провели цѣлый день у послѣдняго и были приглашены слѣдующій день провести вмѣстѣ. Радушіе въ пріемѣ и угощеніе были совершенно русскія, за исключеніемъ того, что ночлегъ они должны были искать на постояломъ дворѣ. Это различіе объясняется тѣмъ, что почти въ каждомъ англійскомъ селеніи имѣется чисто содержимое помѣщеніе для путешественниковъ и что дома англійскихъ помѣщиковъ средней руки менѣе, чѣмъ дома такихъ же помѣщиковъ въ Россіи, и обыкновенно достаточны только для ихъ семействъ.

Изъ Ливерпуля я съ Гартмейеромъ переѣхалъ на пароходѣ въ г. Биркенгейдъ, а оттуда черезъ Кардифъ вернулся въ Лондонъ. Припоминаю, что на этомъ пути со мною случилось слѣдующее: выѣхавъ изъ Ливерпуля въ воскресенье, я ничего не могъ достать для завтрака и потому былъ голоденъ. Погода была холодная и вѣтреная; шелъ сильный дождь. Приставъ къ берегу въ Биркенгейдѣ, я не нашелъ наемныхъ экипажей. Тогда я обратился къ одному изъ бывшихъ на пристани полисмэновъ, прося его указать мнѣ гостиницу, гдѣ я могъ бы пообѣдать, располагая съ вечернимъ поѣздомъ ѣхать въ Кардифъ.

Полисмэнъ отвѣчалъ мнѣ, что въ воскресенье всѣ англійскіе рестораны закрыты и что я могъ бы пообѣдать только въ Бельгійскомъ ресторанѣ, который очень далекъ отъ пристани. Пришлось идти пѣшкомъ въ этотъ ресторанъ. Полисмэнъ былъ такъ любезенъ, что взялся насъ проводить и помогалъ нести наши вещи, а по приводѣ насъ въ ресторанъ, сказалъ, что ко времени отхода поѣзда зайдетъ за нами, чтобы провести до станціи желѣзной дороги.

Пообѣдавъ съ Гартмейеромъ очень порядочно, мы съ исполнившимъ свое обѣщаніе полисмэномъ отправились на станцію желѣзной дороги, гдѣ я хотѣлъ ему дать золотую гинею, отъ которой онъ рѣшительно отказался, увѣряя, что онъ, помогая иностраннымъ путешественникамъ, исполнилъ только свой долгъ.

На большей части англійскихъ желѣзныхъ дорогъ нѣтъ ночныхъ поѣздовъ, а потому пріѣхавъ въ 11-мъ часу вечера въ Кардифъ, мы должны были въ немъ переночевать.

На станціи желѣзной дороги мы не нашли наемныхъ экипажей и по-

тому прошли пѣшкомъ очень большое разстояніе до хорошенькой небольшой гостиницы, гдѣ за буфетомъ нашли двухъ очень красивыхъ и изящно одѣтыхъ молодыхъ дѣвушекъ, которыя намъ подали ужинъ въ общей столовой и потомъ отвели двѣ миніатюрныя комнаты.

Комната, въ которой я полагалъ отдохнуть нѣсколько часовъ до отхода утренняго поѣзда, была настоящій погребъ. По моей просьбѣ, одна изъ встрѣтившихъ насъ дѣвушекъ затопила каминъ, положивъ въ него очень много каменнаго угля, а такъ какъ каминъ отстоялъ отъ моей кровати аршина на два, и въ мое изголовье дулъ холодный вѣтеръ черезъ дверь, выходившую въ коридоръ, то я, проснувшись отъ необыкновенной жары, почувствовалъ насморкъ и головную боль, и теперь еще удивляюсь, что такъ легко обошлась мнѣ эта ночь.

Часа въ четыре утра насъ разбудили означенныя двѣ дѣвушки и Гартмейеръ пошелъ въ буфетъ для расплаты. Онъ зналъ нѣсколько англійскихъ словъ и тѣ произносилъ дурно. Когда онъ потребовалъ счета (account) у дѣвушекъ, онѣ сконфузились, расхохотались и убѣжали; съ трудомъ мы уплатили слѣдовавшее съ насъ за ночлегъ и ужинъ. Когда мы садились въ темнотѣ въ вагонъ I класса, къ намъ подошелъ полисмэнъ. Мы съ трудомъ поняли его заявленіе о томъ, что въ вагонное отдѣленіе I класса съ нами садятся два вора, а потому онъ просилъ насъ быть осторожными и не засыпать. Послѣ разсвѣта эти два спутника наши исчезли.

Въ Глостерѣ я спросилъ себѣ порцію пулярдки. Въ Англіи порціи очень велики, и я не могъ съѣсть ее. Тогда Гартмейеръ, постоянно оберегавшій мои издержки въ пути, съѣлъ кусокъ оставшійся отъ моей порціи. Но надо было видѣть его удивленіе и досаду, когда съ насъ потребовали уплату за двѣ порціи, такъ какъ англичане берутъ не за количество съѣденнаго, а опредѣленную плату съ каждаго лица, которое ѣло извѣстное кушанье. Такимъ образомъ, часто обѣдая въ Лондонѣ съ старымъ моимъ знакомымъ С. А. Соболевскимъ, я платилъ за обѣдъ втрое болѣе, чѣмъ онъ, хотя ѣлъ менѣе. Онъ спрашивалъ одно кушанье и клалъ себѣ на тарелку столько большихъ кусковъ, что они составляли болѣе, чѣмъ взятыя мною три разныхъ кушанья. Гартмейеръ терпѣть не могъ англичанъ, но въ личныхъ съ ними сношеніяхъ принималъ униженный тонъ; такъ и платя двойныя деньги за одну порцію кушанья въ Глостерѣ, онъ ограничился бранью англичанъ про себя.

На обратномъ пути черезъ Берлинъ, заключивъ контракты съ Борзигомъ на паровозы и съ фабрикою Флуга на вагоны для Троицкой желѣзной дороги, я оставилъ въ Берлинѣ Гартмейера для наблюденія за моими заграничными заказами. (Въ это время уже ходили поѣзда по желѣзной дорогѣ отъ Прусской границы до Ковно, но она не была еще открыта для пассажировъ.) Директоръ вагонной фабрики Унруэ телеграфировалъ русскому инженеру, строителю означеннаго участка дороги, который былъ открытъ только въ слѣдующемъ 1861 г. 11-го апрѣля, о томъ, чтобы провести меня и Чижова по этому участку, но какія-то передѣлки на немъ

помѣшали исполнить просьбу Унруэ, и мы должны были отъ Прусской границы до Ковно ѣхать въ телѣгѣ.

При отъѣздѣ моемъ изъ Берлина, меня удивила чрезвычайная способность и охота нѣмцевъ прислуживаться къ людямъ, въ которыхъ они могутъ имѣть нужду. Унруэ провожалъ насъ въ Берлинъ на станцію желѣзной дороги, гдѣ, завладѣвъ моими двумя довольно тяжелыми дорожными мѣшками, носилъ ихъ за мною и, несмотря на мои просьбы, не хотѣлъ съ ними разстаться.

Озябшіе и усталые отъ ѣзды въ телѣгѣ по замерзшей землѣ между Прусскою границею и Ковно, мы, Чижовъ и я, остановились въ этомъ городѣ въ скверной и грязной гостиницѣ. Я былъ увѣренъ, что бывшій въ то время начальникомъ IX округа путей сообщенія, инженеръ генералъ-маіоръ Данненштернъ, по значенію, которое онъ долженъ былъ имѣть въ маленькомъ городѣ, немедля достанетъ намъ мѣста въ почтовыхъ каретахъ, отправляющихся въ Петербургъ.

Раннимъ утромъ пошелъ я къ нему съ моею просьбою. По справкѣ оказалось, что всѣ мѣста въ отходящей въ Петербургъ каретѣ заняты и что прежде насъ являлись желающіе ѣхать въ Петербургъ, которымъ было отказано въ мѣстахъ до слѣдующаго дня. Имѣя въ виду, что если ледъ станетъ на р. Виліи у Вилькомира, то мы въ ожиданіи возможности безопаснаго по льду переѣзда просидимъ въ Ковно нѣсколько дней, я просилъ Данненштерна похлопотать о томъ, чтобы для насъ и для другихъ желающихъ отправили въ тотъ же день вторую карету, но его хлопоты по этому предмету какъ-то не клеились, что очень бѣсило Чижова, который увѣрялъ, что удивляется, какъ можетъ начальствовать чѣмъ бы то ни было мокрая курица, подобная Данненштерну.

Чижовъ, при выѣздѣ изъ Петербурга, получилъ отъ его хорошаго знакомаго Лаубе, бывшаго въ то время директоромъ почтоваго департамента, открытое письмо ко всѣмъ почтовымъ начальствамъ объ исполненіи законныхъ требованій Чижова. Послѣдній не хотѣлъ пользоваться этимъ письмомъ, но по крайности нашего положенія рѣшился предъявить его губернскому почтмейстеру.

Немедля нашлась почтовая карета, и мы съ другими пассажирами выѣхали въ тотъ же день вечеромъ изъ Ковно.

Данненштернъ, пришедшій насъ провожать, заявилъ, что онъ получилъ донесеніе о невозможности переѣхать черезъ р. Вилію и совѣтовалъ остаться, но, конечно, его убѣжденія только бѣсили Чижова, и мы его не послушались. Мы ѣхали до переправы черезъ р. Вилію въ страхѣ, что принуждены будемъ вернуться въ Ковно, но оказалось еще возможнымъ переправиться. Немедля послѣ нашей переправы пошелъ сильный ледъ и переправа черезъ рѣку прекратилась на нѣсколько дней.

Проѣздомъ черезъ Петербургъ, я передалъ бывшему редактору Журнала путей сообщенія, директору Института этого вѣдомства В. П. Соболевскому, описаніе гидротиметра, прибора совершенно неизвѣстнаго тогда

въ Россіи, и статью, содержащую нѣкоторыя новыя свѣдѣнія по водопроводамъ. Описаніе гидротиметра было помѣщено въ Журналѣ путей сообщенія за 1860 г., а статья въ томъ же журналѣ 1861 г. подъ заглавіемъ: «Письмо съ дороги изъ-за границы».

У мужа моей сестры А. И. Викулиной былъ родной племянникъ Василій Сергѣевичъ Танѣевъ, наслѣдовавшій отъ отца 700 душъ прекраснаго имѣнія въ Елецкомъ уѣздѣ. Онъ женился очень молодымъ на дѣвицѣ Натальѣ Дмитріевнѣ Новиковой, которая подружилась съ моею сестрою. Мнѣ помнится, что я уже говорилъ въ «Моихъ воспоминаніяхъ» о безпутной жизни В. С. Танѣева, доведшей его до совершеннаго разоренія, и о томъ, что его похожденія описаны въ повѣсти «Корнетъ Отлетаевъ» князя Кугушева, помѣщенной въ «Русскомъ Вѣстникѣ».

Когда Н. Д. Танѣева разъѣхалась съ своимъ мужемъ, она поселилась въ Москвѣ и часто видалась съ моею сестрою, у которой подружилась съ женою моею. У нея тогда были два сына и дочь; послѣдняя, помѣщенная въ Екатерининскомъ институтѣ, вскорѣ умерла. Старшій сынъ Сергѣй былъ помѣщенъ въ Московскій кадетскій корпусъ, изъ котораго въ 1860 г. вышелъ офицеромъ въ одинъ изъ полковъ, стоявшихъ въ Москвѣ, а младшій сынъ Николай жилъ у матери и, по достиженіи узаконеннаго возраста, также поступилъ въ Московскій кадетскій корпусъ.

Этотъ Николай Танѣевъ представляетъ любопытный феноменъ для психолога и потому я опишу здѣсь его похожденія. Онъ родился въ тотъ годъ, когда мать его оставила мужа и потому онъ вовсе не зналъ своего отца, а между тѣмъ въ немъ проявились всѣ отцовскіе недостатки въ самой высшей степени. Онъ былъ недуренъ собою, остроуменъ и имѣлъ пріятный голосъ, но явно было, что его мать предпочитала старшаго сына. Чтобы вознаградить это предпочтеніе, сестра моя, ея дочери и моя жена особенно ласкали Н. Танѣева, тѣмъ болѣе, что онъ былъ болѣзненный мальчикъ (у него были полипы въ заднемъ проходѣ). Онъ за болѣзнію былъ выключенъ изъ кадетскаго корпуса. Пролежавъ нѣсколько мѣсяцевъ въ университетской клиникѣ, гдѣ подвергался операціямъ, онъ переѣхалъ къ матери и ходилъ въ гимназію.

Въ бытность мою за-границею, я получилъ извѣщеніе отъ жены моей, что Николай Танѣевъ пропалъ, и что когда онъ, послѣ нѣсколькихъ дней совершенной о немъ неизвѣстности, былъ привезенъ въ Москву старостою небольшой деревушки, принадлежавшей его матери во Владимірской губерніи, то послѣдняя требовала наказанія ея сына розгами въ полиціи. Она, совершенно отказываясь отъ него, не хотѣла его брать изъ полиціи, и мальчикъ провелъ ночь въ полицейскомъ домѣ.

Жена моя, сожалѣя о 15-лѣтнемъ ребенкѣ, поспѣшила взять его къ себѣ. Опасаясь, чтобы онъ снова не убѣжалъ, жена моя не пускала его никуда. Пригласивъ для него учителей, она озаботилась присмотромъ, чтобы онъ не могъ уйти. Жена провела 7-е ноября у моей сестры. Танѣевъ, въ ея отсутствіе, увѣрилъ жившаго у меня отставного солдата, что жена

моя приказала ему привезти книги, остававшіяся въ 3-ей гимназіи, куда и поѣхали они вмѣстѣ. Танѣевъ вошелъ во внутреннія комнаты гимназіи, изъ которыхъ вышелъ въ другія ворота; солдатъ же, остававшійся на подъѣздѣ, видя, что Танѣевъ не возвращается, пришелъ сказать объ этомъ женѣ моей, которая, возвратясь домой, нашла одинъ ящикъ своего письменнаго стола открытымъ и въ немъ недоставало золотой цѣпочки и другихъ небольшихъ и не очень цѣнныхъ вещей, а другой ящикъ, въ которомъ лежали деньги, хотя и запертымъ, но по царапинамъ около замка видно было, что его старались отворить.

Вмѣстѣ съ тѣмъ жена нашла письмо Танѣева къ ней, адресованное на нѣсколькихъ листахъ, ясно показывавшее, что онъ въ 15 лѣтъ испыталъ всѣ степени разврата, и наполненное такими непристойными противъ всѣхъ близкихъ выходками, что жена мнѣ его никогда не показывала.

По исчезновеніи Танѣева начались хлопоты объ его отысканіи. Онъ въ другой разъ ушелъ въ ту же деревню, изъ которой его и привезли прямо къ моей женѣ. При первомъ свиданіи съ нею онъ не только не выразилъ раскаянія, но напротивъ сожалѣлъ, что не удалось ему унести деньги изъ стола жены, при чемъ угрожалъ непремѣнно это исполнить. Жена моя посадила его въ запертую ключомъ комнату на хлѣбъ и воду. Рѣшено было наказать его розгами, но она отклонила это рѣшеніе до моего возвращенія.

По пріѣздѣ моемъ въ Москву, я грозно усовѣщевалъ Танѣева, который на колѣняхъ просилъ прощенія и обѣщался хорошо себя вести и прилежно учиться въ томъ заведеніи, которое я изберу, за исключеніемъ московскихъ гимназій, въ которыхъ слишкомъ извѣстно его прежнее поведеніе.

Я не согласился на тѣлесное наказаніе Танѣева, улучшилъ его пищу и пріискалъ для него учителей съ тѣмъ, чтобы приготовить его въ соотвѣтствующій его возрасту классъ Константиновскаго Межевого института. Бывшій въ это время въ Москвѣ внучатный братъ мой, Владиміръ Петровичъ Колесовъ (впослѣдствіи гвардейской артиллеріи полковникъ), принимая живое участіе въ молодомъ человѣкѣ, котораго надѣялся вывести на истинный путь, взялся учить его нѣкоторымъ предметамъ безплатно.

Между тѣмъ, по письму жены моей, М. Н. Муравьевъ, бывшій въ это время министромъ государственныхъ имуществъ, предсѣдателемъ департамента удѣловъ и главнымъ директоромъ межевого корпуса, приказалъ начальству Межевого института принять Танѣева, куда послѣдній, вслѣдствіе этого приказанія, поступилъ въ февралѣ 1861 г., хотя и не выдержалъ экзамена въ классъ, соотвѣтствующій его возрасту.

Начальство института первое время было довольно Танѣевымъ, который порядочно учился; можетъ быть оно умалчивало объ его поведеніи, въ виду высокаго покровительства Муравьева и того, что въ институтѣ, основываясь на словахъ Танѣева, его считали моимъ роднымъ племянникомъ. Онъ проводилъ у насъ всѣ праздничные и воскресные дни.

Въ маѣ 1861 г. жена моя и его мать уѣхали лечиться въ Германію, а въ іюнѣ воспитанники Межевого института выступили въ лагерь, расположенный близъ с. Коломенскаго. 30-го іюня я получилъ извѣщеніе изъ института, что Танѣевъ наканунѣ отпросился изъ лагеря ко мнѣ и не возвращался. Между тѣмъ онъ ко мнѣ не приходилъ. Вскорѣ затѣмъ пришли изъ манежа Фрейтага съ извѣщеніемъ, что наканунѣ воспитанникъ Межевого института нанялъ на нѣсколько часовъ верховую лошадь и не возвращался, а такъ какъ онъ назвалъ себя моимъ роднымъ племянникомъ, то просили о возвращеніи лошади или уплаты ея стоимости.

Черезъ нѣсколько дней я получилъ отъ Танѣева письмо изъ г. Дмитрова (Московской губерніи), въ которомъ онъ сообщаетъ мнѣ, что въ то время, когда онъ намѣревался продавать нанятую имъ въ манежѣ Фрейтага лошадь, онъ былъ заподозрѣнъ въ томъ, что лошадь не принадлежитъ ему, за что арестованъ, и проситъ моей защиты, безъ которой ему, по его словамъ, нѣтъ спасенія.

Въ этомъ же письмѣ онъ пишетъ, что дѣло о немъ представлено земскимъ судомъ въ губернское правленіе такого-то числа и за такимъ-то номеромъ. Какъ онъ узналъ объ этомъ, а главное почему ему было знать, что есть номера на бумагахъ, пересылаемыхъ изъ одного учрежденія въ другое, и что по этимъ номерамъ онѣ легче отыскиваются.

Между тѣмъ начальство Межевого института дознало, что Танѣевъ въ день ухода изъ лагеря нанялъ на нѣсколько часовъ казачью верховую лошадь и продалъ ее крестьянину, у котораго, по заявленію казака о принадлежности ему лошади, она была отобрана.

По доставленіи Танѣева въ Москву, я рѣшительно отказался принять его къ себѣ, и онъ былъ посаженъ въ карцеръ Межевого института, въ которомъ просидѣлъ до возвращенія въ августѣ воспитанниковъ изъ лагеря, и вслѣдъ за тѣмъ выключенъ изъ этого заведенія. Я въ это время уже переѣхалъ на службу въ Петербургъ, передавъ Танѣева попеченію Ѳ. В. Чижова съ тѣмъ, чтобы, по минованіи Танѣеву 16 лѣтъ, отправить его въ Казань юнкеромъ подъ команду знакомаго строгаго офицера.

Чижовъ до наступленія этого времени, по малости своей квартиры и по значительности занятій, не зналъ, куда дѣваться съ Танѣевымъ и вмѣстѣ съ послѣднимъ отправился къ бывшему Московскому губернатору князю Алексѣю Васильевичу Оболенскому (нынѣ сенатору и генералъ-лейтенанту) просить его о принятіи Танѣева на нѣсколько мѣсяцевъ въ какое-либо исправительное заведеніе. Подобнаго учрежденія не было, но Оболенскій, изъ жалости къ мальчику, пожелалъ представить его женѣ своей, урожденной графинѣ Сумароковой, которой онъ очень понравился, а такъ какъ жившій при дѣтяхъ Оболенскихъ педагогъ Михайловъ заявилъ увѣренность, что онъ сумѣетъ изъ этого испорченнаго мальчика, котораго онъ впрочемъ не видалъ, сдѣлать человѣка, то Оболенскіе рѣшили, по пріѣздѣ матери Танѣева изъ-за границы, съ ея согласія, взять его къ себѣ на воспитаніе.

Мать Танѣева вернулась въ Москву въ сентябрѣ и хотя наняла всего двѣ комнаты, но принуждена была взять къ себѣ сына, который ежедневно напивался въ кабакѣ, куда носилъ, за неимѣніемъ денегъ, разныя вещи, которыя ему удавалось украсть у матери или у старшаго брата.

Въ октябрѣ упомянутый Михайловъ, придя въ первый разъ къ Танѣевой, встрѣтилъ ея сына, котораго онъ не зналъ, на лѣстницѣ и назвалъ себя. Николай Танѣевъ, указавъ ему квартиру матери, пошелъ въ кабакъ, въ которомъ пропилъ всю свою одежду, и пьяный почти нагимъ вернулся домой, гдѣ нашелъ еще Михайлова. Послѣдній, несмотря на это, все еще утверждалъ, что онъ поставитъ Танѣева на истинный путь и сказалъ матери, чтобы она, одѣвъ своего сына приличнымъ для дома Оболенскихъ образомъ, отправила его къ послѣднимъ, что ею и было исполнено.

Вскорѣ княгиня Оболенская переѣхала со своими дѣтьми и съ Танѣевымъ въ Петербургъ къ своему отцу, графу Сумарокову (члену Государственнаго Совѣта и генералъ-адъютанту). Михайловъ, по переѣздѣ моемъ въ Петербургъ, началъ требовать отъ меня денегъ на одежду и на учебныя потребности для Танѣева, когда же я ему въ нихъ отказалъ, то онъ мнѣ написалъ длинное письмо, исполненное разныхъ неумѣстныхъ совѣтовъ и удивленія, что такой близкій, какъ я, родственникъ Танѣеву не хочетъ ничего сдѣлать для него, тогда какъ въ немъ приняли участіе постороннія лица.

Я послалъ Михайлову сто рублей, которые назначалъ для отправки Танѣева въ Казань, при чемъ заявилъ, что Танѣевъ мнѣ вовсе не родня и что я болѣе своихъ денегъ на него тратить не буду. Мое письмо къ Михайлову было написано въ такомъ тонѣ, что онъ съ этого времени не отваживался уже вступать въ сношенія со мною.

Вскорѣ Танѣевъ надѣлалъ какія-то пакости въ семействѣ Оболенскихъ, которые, найдя нужнымъ избавиться отъ него, опредѣлили его юнкеромъ во флотъ.

Онъ бѣжалъ изъ Кронштадта и пропилъ бывшую на немъ казенную одежду. Въ такомъ видѣ былъ приведенъ къ бывшему тогда начальникомъ штаба корпуса жандармовъ и управляющимъ III отдѣленіемъ канцеляріи Государя Потапову (впослѣдствіи генералъ-адъютантъ и генералъ губернаторъ Сѣверо-западныхъ губерній), который былъ женатъ на сестрѣ князя А. В. Оболенскаго и видалъ у него Танѣева.

Потаповъ, одѣвъ съ ногъ до головы Танѣева, отправилъ его снова въ Кронштадтъ. Вскорѣ послѣ этого, при осмотрѣ паспортовъ рабочихъ одной изъ Петербургскихъ фабрикъ, были задержаны нѣсколько человѣкъ, не имѣвшіе паспортовъ, и въ ихъ числѣ Танѣевъ съ другимъ своимъ сослуживцемъ по флоту; они были отданы подъ военный судъ.

Мать Танѣева очень опасалась, что его только исключатъ изъ службы и отправятъ къ ней, вслѣдствіе чего уговорила меня съѣздить къ управляющему морскимъ министерствомъ Николаю Карловичу Краббе, про-

сить его подвергнуть ея сына наистрожайшему наказанію. Онъ по суду былъ посланъ подъ надзоръ полиціи въ Вологду на 4 года, и когда оканчивался срокъ его ссылки, онъ умеръ почти въ одно время съ отцомъ своимъ.

Говоря о Николаѣ Танѣевѣ, скажу кстати нѣсколько словъ объ его матери и братѣ Сергѣѣ. Мать его, разойдясь съ мужемъ, очутилась въ бѣдственномъ положеніи и была поддерживаема пособіями моей сестры, а впослѣдствіи и моей жены. Кромѣ ежегодно выдаваемыхъ ей денегъ, моя жена заплатила ей 700 р. по заемному письму какихъ-то князя и княгини Долгоруковыхъ, по которому ничего нельзя было получить съ нихъ.

Конечно, Танѣева пользовалась пособіями и отъ другихъ лицъ и между прочимъ отъ своей родственницы Ѳеодоровой, въ московскомъ домѣ которой она занимала очень порядочную квартиру, платя за нее бездѣлицу. Несчастныя отношенія ея къ мужу, къ сыновьямъ, сестрамъ и брату и физическія страданія нисколько не смирили врожденныхъ ей гордости и тщеславія. Она осталась такою же неуживчивою, напыщенною своимъ дворянскимъ происхожденіемъ и охотницею до хорошо убранной квартиры и нарядовъ, какою была въ молодости.

Въ 60-хъ годахъ она ежегодно пріѣзжала въ Петербургъ гостить по нѣскольку недѣль у жены моей, но эти посѣщенія не приносили послѣдней удовольствія и наконецъ прекратились, хотя довольно частая переписка между ними продолжалась постоянно.

Старшій сынъ ея Сергѣй, плохо учившійся въ кадетскомъ корпусѣ, по выходѣ въ офицеры въ армейскій полкъ, будучи недуренъ собою, находилъ какія-то средства къ жизни, которыхъ, конечно, не могла ему дать его мать. Онъ было устроилъ въ Москвѣ залу для стрѣльбы, но это предпріятіе ему не удалось. При назначеніи покойнаго генералъ-адъютанта Безака генералъ-губернаторомъ юго-западныхъ губерній, онъ сумѣлъ попасть къ нему въ адъютанты, а по смерти Безака въ число офицеровъ, состоящихъ по особымъ порученіямъ при Московскомъ генералъ-губернаторѣ князѣ Долгоруковѣ.

Большой лгунъ и хвастунъ, онъ мнѣ очень не нравился, тѣмъ болѣе что, не получивъ никакого воспитанія, онъ не только находилъ, что всѣ средства хороши для пріобрѣтенія денегъ, но и цинически передавалъ о своихъ неблаговидныхъ поступкахъ. Такъ, онъ самъ разсказывалъ, что посылалъ изъ Кіева въ «Московскія Вѣдомости» статьи противъ строителей желѣзной дороги отъ Кіева по направленію къ Одессѣ до того времени, пока не началъ получать денегъ отъ строителя Филёля. Нельзя не удивляться, что несмотря на то, что Танѣевъ ничему не учился, статьи эти были довольно грамотны и издатели вѣдомостей Катковъ и Леонтьевъ очень цѣнили Танѣева, какъ своего кіевскаго корреспондента.

Въ Москвѣ онъ вступилъ въ общество по очищенію города отъ нечистотъ и сдѣлался директоромъ правленія этого общества, благодаря своему положенію при генералъ-губернаторѣ. Впослѣдствіи въ сообществѣ съ другими лицами онъ купилъ строеніе народнаго театра, остав-

шееся послѣ московской выставки. Но кажется, оба эти предпріятія не принесли ему выгодъ.

Всего замѣчательнѣе въ Сергѣѣ Танѣевѣ было постоянное его желаніе жениться и черезъ это разбогатѣть или по крайней мѣрѣ улучшить свое положеніе. Конечно, я не знаю и десятой доли его продѣлокъ въ этомъ отношеніи. Мнѣ же извѣстно, что онъ въ Кіевѣ готовъ былъ жениться на дочери инженера путей сообщенія Крейслера, о чемъ зналъ весь Кіевъ, но оставилъ это намѣреніе въ предположеніи найти болѣе богатую невѣсту.

Въ Москвѣ онъ дѣлалъ предложеніе своей двоюродной сестрѣ Кошелевой, очень красивой дѣвицѣ (впослѣдствіи вдовѣ Головиной), чѣмъ довелъ до ссоры свою мать съ ея родною сестрою, матерью Кошелевой. Когда дочь моего брата Николая, Александра, пріѣзжала съ своею теткою Елизаветою Борисовною фонъ-Бринъ въ Петербургъ, онъ дѣлалъ моей племянницѣ предложеніе, которое было одобрено ея теткою фонъ-Бринъ, но братъ мой и его жена слышать не хотѣли объ этой женитьбѣ.

Танѣевъ, несмотря на свое безденежье, ѣздилъ въ началѣ 1869 г. въ Женеву, гдѣ въ то время лечился мой братъ, и успѣлъ видѣть мою племянницу, но не посмѣлъ быть у ея родителей. Въ началѣ 1872 г. Танѣевъ долженъ былъ вѣнчаться въ домовой церкви Московскаго генералъ-губернатора, который былъ приглашенъ имъ въ посаженные отцы, на вдовѣ довольно извѣстнаго лица Буссе; она должна была выѣхать изъ Петербурга наканунѣ свадьбы. Все это дѣлалось въ большой тайнѣ.

Однакоже передъ отъѣздомъ она заѣхала проститься съ своими родственниками, генераломъ Данненбергомъ и его женою, которые, должно быть, уговорили ее не дѣлать глупости выходомъ замужъ за столь ничтожнаго во всѣхъ отношеніяхъ господина. Наконецъ, въ 1873 г. Танѣевъ женился на актрисѣ Васильевой. Гордая мать его была сильно раздражена этою женитьбою, просила генералъ-губернатора запретить ея сыну вступленіе въ бракъ, отговаривала священниковъ, у которыхъ Танѣевъ намѣревался вѣнчаться, но все это не помѣшало ему жениться. Мать долго не видала сына и невѣстку, не хотѣла ни слова слышать объ нихъ и на замѣчанія ближайшихъ ея друзей отвѣчала, что между нею и сыномъ такая пропасть, что они никогда не могутъ сойтись. Съ моей же стороны, я удивляюсь, изъ-за чего эта бѣдная и, какъ говорятъ, милая молодая дѣвушка погубила себя выходомъ замужъ за пустого лгуна, не имѣющаго никакихъ средствъ къ жизни.

Весь мой заграничный заказъ для Троицкой желѣзной дороги простирался на милліонъ съ чѣмъ-то рублей. Уже я говорилъ о дешевизнѣ заказанныхъ мною рельсъ; такой же успѣхъ я имѣлъ при заказѣ и прочихъ вещей, въ особенности 8-ми товаро-пассажирскихъ вагоновъ, за которые я далъ по 16.800 талеровъ, и машинъ и инструментовъ для мастерской, которую я оборудовалъ за 16.000 талеровъ.

Борзигъ изъ угожденія мнѣ взялъ весьма низкую цѣну за паровозы. Онъ въ то время не поставлялъ еще ни одного паровоза для Россіи и, желая щегольнуть своею первою поставкою, особенно занялся прочнымъ изготовленіемъ паровозовъ, такъ что исполненные по моему заказу, послѣ долголѣтней и усиленной службы, теперь еще какъ новенькіе. Строители русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ того времени преимущественно заказывали паровозы въ заведеніи Борзига.

Въ 1860 г. русское общество было пропитано казенными формальностями и находило необходимымъ ввести ихъ и въ частныя дѣла. Такимъ образомъ комиссія, избранная бывшимъ 23 марта 1861 г. общимъ собраніемъ акціонеровъ Ярославской дороги для обревизованія отчетности правленія за 1860 г., сдѣлала замѣчаніе, что при заказахъ за границею не взяты залоги въ обезпеченіе исправнаго исполненія ихъ, а приняты ручательства банкирскихъ домовъ, что за Борзига и такого ручательства не взято; что по заказу у Гесте и К° за ручательство само общество Ярославской желѣзной дороги должно заплатить банкирскому дому 2½% съ суммы условія, и что задаточныя деньги по этимъ заказамъ выданы также безъ обезпеченія.

Лица, ревизовавшія отчетъ, были мнѣ очень преданы и сверхъ того, при представленіи ими ревизіи, я былъ уже главнымъ инспекторомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ; слѣдовательно, если они рѣшились дѣлать замѣчанія на мои дѣйствія, то это потому, что они дѣйствительно полагали ихъ неправильными, вслѣдствіе чего ихъ совѣсть не дозволяла имъ о нихъ умолчать. Правленіе на эти замѣчанія представило въ январѣ 1862 г. слѣдующія объясненія.

«Залоговъ по подряду Геста и К° не взято по слѣдующимъ причинамъ:

«а) Въ Англіи заводчики не даютъ залоговъ заказчикамъ,—самый заводъ служитъ вещественнымъ обезпеченіемъ подряда. b) Если бы и удалось кого-либо изъ заводчиковъ склонить на представленіе залога, то по этому самому весьма мало нашлось бы заводовъ, въ которыхъ можно было бы производить заказы, слѣдовательно, цѣны на заказъ и отъ платы за обезпеченіе и отъ уменьшенія конкуренціи возвысились бы не пропорціонально выгодамъ отъ пріобрѣтеннаго вещественнаго обезпеченія. c) Банкирскій домъ Томсонъ Бонаръ и К° принялъ на себя за 2½% комиссіи гарантированіе выдаваемыхъ заводу Геста и К° впередъ денегъ, безъ которыхъ ни одинъ заводъ не принялъ бы заказа.

«Такимъ образомъ суммы, выданныя правленіемъ Гесту и К°, вдвойнѣ обезпечивались какъ заводомъ Геста и К°, такъ и домомъ Томсонъ Бонаръ и К°; подобныя мѣры обыкновенно принимаются при заказахъ заграничнымъ заводчикамъ.

«Поручительство банкирскаго дома Капгеръ и К° по заказу Г. Перлугу относится на счетъ подрядчиковъ.

«По заказамъ Борзигу не взято поручительства потому, что этотъ

домъ извѣстенъ по совершенной благонадежности въ финансовомъ отношеніи, а потому поручительство легло бы только излишнимъ расходомъ на предпріятіе общества.

«Правленіе не уклоняется отъ отвѣтственности, но считаетъ долгомъ съ своей стороны объяснить, что оно смотрѣло болѣе всего на то, чтобы не удорожить заказовъ.

«Исправность исполненія заказовъ до сихъ поръ оправдываетъ ожиданія правленія».

По опредѣленіи моею заграничною поѣздкою стоимости предметовъ, которые требовалось для Троицкой желѣзной дороги заказать за границею, я и Богомолецъ составили бюджетъ расходовъ по устройству этой дороги, по которому полагалось акціонерамъ уплатить въ 1861 г. дополнительныхъ взносовъ до 1.620.000 р., т.-е. по 60 р. на 27.000 акцій.

Бюджетъ былъ утвержденъ большинствомъ голосовъ созваннаго на этотъ предметъ чрезвычайнаго общаго собранія акціонеровъ 21 декабря 1860 г. Въ это время бывшій предсѣдатель совѣта главнаго общества желѣзныхъ дорогъ А. А. Абаза (впослѣдствіи предсѣдатель департамента экономіи въ Государственномъ Совѣтѣ) ѣздилъ во Владиміръ, чтобы убѣдиться въ возможности открытія желѣзной дороги отъ Москвы до этого города, которое послѣдовало 14 іюня 1861 г. Онъ желалъ видѣть, какъ происходятъ собранія акціонеровъ въ небольшихъ желѣзнодорожныхъ обществахъ и потому, хотя не былъ акціонеромъ общества Московско-Ярославской дороги, присутствовалъ въ собраніи и остался доволенъ порядкомъ, въ которомъ оно велось.

Въ началѣ засѣданія общаго собранія, я, по званію предсѣдателя правленія общества, предложилъ избрать предсѣдателя общаго собранія. Это было нововведеніе. Уставы обществъ не указывали на то, кто долженъ предсѣдательствовать въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ; обыкновенно предсѣдатели правленій обществъ, не спрося желанія акціонеровъ, сами себя производили въ предсѣдатели общихъ собраній. Я былъ единогласно выбранъ предсѣдателемъ собранія и хотя указывалъ на неудобство предсѣдателю правленія, который состоитъ подъ отчетомъ общаго собранія, предсѣдательствовать въ послѣднемъ, но по повторенному единогласному требованію акціонеровъ, чтобы я предсѣдательствовалъ, долженъ былъ согласиться. То же самое повторялось и въ слѣдующія общія собранія, бывшія до переѣзда моего въ 1861 г. въ Петербургъ.

На общемъ собраніи 21 декабря 1860 г. выказалось затрудненіе, которое могло вызвать ликвидацію общества Ярославской дороги. Сверхъ первоначальнаго взноса по 30 руб. на акцію, сдѣланъ былъ въ 1860 г. второй взносъ по 25 руб.; выше было сказано, что упомянутое общее собраніе утвердило, согласно бюджету расходовъ, внести въ 1861 г. по 60 руб. на акцію, въ число которыхъ первый взносъ по 25 руб. назначалось произвести въ началѣ года.

Эти взносы были утверждены значительнымъ большинствомъ, но

въ меньшинствѣ былъ директоръ правленія Д. П. Шиповъ, который съ братомъ своимъ Николаемъ былъ владѣльцемъ болѣе 6.000 акцій. Онъ до баллотировки предложенія о назначеніи новыхъ взносовъ по акціямъ заявилъ, что было бы лучше замедлить ходомъ работъ, чѣмъ требовать столь значительныхъ суммъ.

Я объяснилъ, что продолженіе работъ по устройству дороги отдалитъ выгоды, которыя могутъ представиться акціонерамъ ея эксплоатаціею, и сверхъ того оно невозможно, такъ какъ по контрактамъ, заключеннымъ съ подрядчиками и поставщиками, назначены сроки уплаты, обязательные для общества. Когда по баллотировкѣ суммы взносовъ по акціямъ въ 1861 г. Шиповъ остался въ ничтожномъ меньшинствѣ, онъ объявилъ общему собранію, что назначеннаго послѣднимъ слѣдующаго взноса по 25 руб. на акцію онъ не уплатитъ по 6.195 своимъ и его брата акціямъ. По уставамъ акціонерныхъ обществъ, акціи, по которымъ не уплачиваются послѣдующіе взносы, конфискуются въ пользу общества и продаются желающимъ.

Можно было быть увѣреннымъ, что при продажѣ конфискованныхъ у Шиповыхъ акцій не явится покупщиковъ; на каждую акцію было внесено по 55 руб., слѣдовательно нельзя было ихъ продать дешевле чѣмъ по 95 руб. Гдѣ же было найти покупщиковъ не гарантированныхъ акцій на сумму почти въ 600 тыс. руб. въ виду того, что ихъ владѣльцы сами учредители общества, а одинъ изъ нихъ и директоръ правленія, отъ нихъ отказываются, несмотря на потерю черезъ это внесенныхъ ими болѣе 340 тыс. рублей.

Въ это время болѣе трети основного капитала общества было уже собрано; изъ этой трети болѣе половины употреблено на производство преимущественно земляныхъ работъ, безполезныхъ въ случаѣ отмѣны устройства желѣзной дороги; сверхъ того, было заключено контрактовъ, по которымъ общество было обязано срочными уплатами, болѣе чѣмъ на три четверти основного капитала общества.

Не говоря о томъ, что ликвидація общества, составленнаго русскими на относительно незначительную сумму, показывала именно противное тому, что мы хотѣли доказать при его учрежденіи, ликвидировать общество въ вышеописанномъ положеніи значило бы лишить акціонеровъ всѣхъ внесенныхъ ими денегъ, не менѣе 55 руб. на акцію. Тѣ же изъ нихъ, которые уплатили взносы впередъ (1.307 акцій были въ то время оплочены полнымъ взносомъ 150 руб.), понесли бы еще большія потери. Поэтому, прежде чѣмъ рѣшиться на ликвидированіе, надо было испробовать другой способъ, именно прибѣгнуть къ займу у правительства. Способъ этотъ, впослѣдствіи сдѣлавшійся столь обыкновеннымъ, казался тогда почти невозможнымъ, въ особенности для общества, строившаго желѣзную дорогу, которая считалась тогда если не безполезною, то по крайней мѣрѣ излишнею роскошью.

Съ цѣлью испрошенія займа у правительства я ѣздилъ въ началѣ 1861 г. въ Петербургъ. Чевкинъ согласился на этотъ заемъ на 26 лѣтъ

съ ежегодною уплатою 7 процентовъ интереса и погашенія. Опасаясь, что имѣющійся у него въ виду какой-то особый для займа источникъ можетъ вскорѣ получить другое назначеніе, Чевкинъ совѣтовалъ поспѣшить испрошеніемъ займа, на что требовалось согласіе общаго собранія акціонеровъ.

На бывшемъ 23 марта 1861 г. общемъ собраніи я передалъ о моихъ переговорахъ съ Чевкинымъ, причемъ изложилъ мое мнѣніе, что обществу, обязанному своимъ устройствомъ учредителямъ, и въ томъ числѣ двумъ братьямъ Шиповымъ, не должно буквально пользоваться правиломъ устава, по которому конфискуются всѣ акціи лицъ, не платящихъ дополнительныхъ взносовъ по требованіямъ общихъ собраній, а отнестись къ этому дѣлу человѣчнѣе. Это не понравилось нѣкоторымъ изъ акціонеровъ и потому, когда было рѣшено составить комиссію для обсужденія этого вопроса, я, постоянно получавшій при всѣхъ баллотировкахъ бѣлые шары наличныхъ членовъ общихъ собраній, получилъ избирательныхъ шаровъ въ комиссію менѣе, чѣмъ всѣ другіе акціонеры, избранные въ нее членами.

Я представилъ комиссіи, что если акціи дороги будутъ давать 7% годового дивиденда, то общество не только ничего не потеряетъ отъ займа у правительства, но выиграетъ тѣмъ, что этотъ заемъ погасится ранѣе, чѣмъ акціи, которыя онъ замѣняетъ. Предположивъ же въ первые годы существованія дороги наивозможно меньшій дивидендъ, придется на занимаемые у правительства 588.525 руб. (на 6.195 акцій по 95 руб.) ежегодно переплачивать не болѣе такой суммы, которая по ея капитализаціи составитъ 182.752 руб. 50 коп. Вслѣдствіе этого, находя, что Шиповы не должны нести потери болѣе этой суммы, я полагалъ купить у нихъ 6195 акцій, оплаченныхъ ими 340.725 руб. за 157.972 руб. 50 коп., взамѣнъ коихъ имъ выдать 1053 вполнѣ оплаченныхъ акцій въ 157.950 руб. и наличными 22 руб. 50 коп., черезъ что число акцій общества уменьшится на 5.142 и оно получитъ прибыли 182.775 руб.

Мнѣ стоило большихъ усилій согласить членовъ комиссіи, въ число которыхъ былъ выбранъ Марецкій, содержащій въ Москвѣ банкирскую контору, — представить мой расчетъ общему собранію акціонеровъ 23 марта 1861 г., которое его утвердило. Заемъ въ 588.525 руб. изъ казны былъ сдѣланъ правленіемъ, согласно его представленію, въ разные сроки.

Шиповы, несмотря на мои старанія въ ихъ пользу, были крайне мною недовольны за потерю до 200 тыс. руб., виновникомъ которой они прямо считали меня. Я же послѣ общаго собранія, бывшаго 21 декабря 1860 г., былъ сильно разстроенъ отказомъ Шиповыхъ платить слѣдующіе по акціямъ взносы. Этотъ отказъ возбудилъ мою жену противъ Шиповыхъ, которыхъ она не могла съ тѣхъ поръ видѣть безъ досады. Между тѣмъ Д. П. Шиповъ, вскорѣ начавшій снова ѣздить ко мнѣ, каждый разъ спрашивалъ о моей женѣ и заявлялъ желаніе войти къ ней, а я обыкновенно не пускалъ его, подъ предлогомъ нездоровья жены.

Д. П. Шиповъ, послѣ общаго собранія 27 марта 1861 г., отказался отъ званія директора правленія и былъ замѣненъ Ѳ. В. Чижовымъ, вступленіе котораго въ директоры было весьма важнымъ моментомъ для дороги, которая могла строиться и эксплоатироваться съ выгодою для акціонеровъ только благодаря умѣнію Чижова не только поддержать безусловную честность, положенную мною въ основаніе при веденіи дѣлъ по дорогѣ, но и умѣнію своимъ усердіемъ и постоянною настойчивостью заставлять всѣхъ служащихъ на дорогѣ исполнять усердно свои обязанности.

Осенью 1860 г. братъ мой Николай, никогда не выѣзжавшій изъ Россіи, поѣхалъ съ женою и дѣтьми за границу. Я говорилъ уже неоднократно о несносномъ характерѣ моей невѣстки, который, наконецъ, вывелъ изъ терпѣнія и добрѣйшаго ея мужа. Онъ писалъ изъ-за границы, что разъѣхался съ женою навсегда, но потомъ они снова сошлись.

Въ началѣ 1861г., возвращаясь изъ-за границы, они проѣзжали черезъ Петербургъ, гдѣ я съ ними встрѣтился. Съ ними были ихъ два сына; дочь же Александру они оставили въ учебномъ заведеніи въ Женевѣ. Въ этотъ пріѣздъ въ Петербургъ, они помѣстили своего старшаго сына Дмитрія въ заведеніе Шакѣева для приготовленія къ поступленію въ лицей. Братъ мой, по выходѣ въ началѣ 1839 г. изъ военной академіи, ни разу не былъ въ Петербургѣ. Неоднократно раненый на Кавказѣ и въ Севастополѣ и милостиво принятый Государемъ въ Москвѣ во время коронаціи, онъ надѣялся на столь же благосклонный пріемъ въ Петербургѣ. Каково же было его удивленіе, когда, при представленіи бывшему военному министру Н. О. Сухозанету, послѣдній, принявъ его очень грозно, сказалъ, что Государь, недовольный поведеніемъ брата въ Италіи, не желаетъ его видѣть, и потому Сухозанетъ запретилъ брату представляться Государю, хотя на такое представленіе имѣютъ право всѣ пріѣзжающіе генералы.

Сухозанетъ требовалъ, чтобы братъ немедля ѣхалъ въ корпусный штабъ, который помѣщался тогда въ Воронежѣ и котораго онъ былъ начальникомъ, и сказалъ, что корпусному его командиру обо всемъ касающемся до брата написано.

Братъ мой былъ честолюбивъ, но еще болѣе до наивности преданъ Государю и старымъ служебнымъ порядкамъ. Онъ не хотѣлъ выѣхать изъ Петербурга, не испробовавъ всѣхъ средствъ къ тому, чтобы Государь его принялъ. Сухозанетъ не слушалъ его просьбъ объ этомъ. Бывшій въ это время товарищемъ военнаго министра Дмитрій Алексѣевичъ Милютинъ (впослѣдствіи военный министръ) заявилъ брату, что онъ хотя и бываетъ при докладахъ военнаго министра Государю, но ни о чемъ не касающемся докладовъ не смѣетъ произнести слова.

Тогда братъ мой обратился съ просьбой о дозволеніи ему представиться Государю къ своимъ сослуживцамъ по Кавказу, людямъ близкимъ къ Государю: къ начальнику военно-походной канцеляріи генералъ-адъютанту графу Александру Владиміровичу Адлербергу (впослѣдствіи министръ двора) и къ бывшему начальникомъ штаба гвардейскаго корпуса

генералъ-адъютанту графу Эдуарду Трофимовичу Баранову (впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта). Но они оба заявили ему, что Государь, по неудовольствію за поведеніе брата въ Италіи, о которомъ узналъ отъ министра иностранныхъ дѣлъ (впослѣдствіи канцлера) князя Александра Михайловича Горчакова, рѣшительно не хочетъ видѣть брата.

Послѣдній поѣхалъ для объясненій съ Горчаковымъ, отъ котораго узналъ, что поведеніе брата въ Италіи не можетъ быть оправдано, а въ особенности то, что братъ представлялся въ Неаполѣ королю Виктору Эммануилу. Вотъ въ чемъ состояло это поведеніе брата, которымъ онъ навлекъ на себя столь сильное неудовольствіе.

Въ Миланѣ братъ мой пошелъ на смотръ части того корпуса, которымъ командовалъ извѣстный итальянскій генералъ Ламармора.

Въ предыдущей главѣ «Моихъ воспоминаній» я говорилъ о томъ, что братъ, по заключеніи мира 1856 г., познакомился съ начальствомъ Итальянскаго отряда подъ Севастополемъ, что нѣкоторыя изъ лицъ, бывшихъ въ этомъ отрядѣ, участвовали въ Итальянскомъ посольствѣ, пріѣхавшемъ на коронацію Императора Александра II, и что они бывали въ это время у моей сестры Викулиной, у которой братъ останавливался, и ѣздили съ нимъ и со мною въ Троице-Сергіевскую лавру.

Въ толпѣ, которая смотрѣла на обученіе войска подъ Миланомъ, Ламармора узналъ брата и, пригласивъ его къ себѣ, познакомилъ съ своею женою, которая, будучи англичанкой, не раздѣляла, по словамъ моего брата, идеи Ламарморы объ единствѣ Италіи.

Ламармора, собравъ довольно значительную часть командуемаго имъ корпуса въ Миланъ, пригласилъ брата на смотръ этого войска, которое провелъ мимо брата, отдавая ему военныя почести, установленныя для лицъ, инспектирующихъ войска. Такое отношеніе Ламарморы къ русскому генералъ-маіору, казалось, могло бы только польстить русской арміи, а если въ немъ было что-либо не нравящееся русскому правительству, то виною этому былъ Ламармора, а никакъ не братъ мой. Послѣдній, желая изъ научныхъ видовъ осмотрѣть поля сраженій при Маджентѣ и Сольферино, просилъ Ламармору послать съ нимъ офицера генеральнаго штаба для объясненія военныхъ дѣйствій на самыхъ поляхъ битвы.

Ламармора далъ брату письмо къ Кавуру, президенту министру, которому Италія обязана своимъ объединеніемъ, сказавъ, что Кавуръ пошлетъ съ братомъ одного изъ офицеровъ, участвовавшихъ въ означенныхъ сраженіяхъ, что и было исполнено Кавуромъ.

Братъ составилъ подробныя описанія сраженій, но не могъ ихъ напечатать, по причинѣ неудовольствій, возбужденныхъ въ высшихъ сферахъ его посѣщеніемъ Италіи, и я не знаю, куда дѣвались эти описанія. Кавуръ далъ брату письмо къ генералу Чіальдини, который въ это время осаждалъ Гаэту. Братъ въ его отрядѣ провелъ нѣсколько дней, конечно, не принимая участія въ военныхъ дѣйствіяхъ, и потому я не понимаю, что могло быть и въ этомъ предосудительнаго.

По пріѣздѣ въ Неаполь, братъ навѣстилъ нашего общаго знакомаго, котораго фамиліи я не помню, бывшаго въ чинѣ міора во время коронаціи въ Москвѣ, а въ концѣ 1860 г. состоявшаго уже въ чинѣ генералъ-маіора чѣмъ-то въ родѣ начальника военной канцеляріи короля.

Послѣдній, узнавъ о пріѣздѣ брата въ Неаполь, пригласилъ его къ себѣ и былъ съ нимъ вообще чрезвычайно любезенъ, при чемъ относился съ величайшимъ уваженіемъ о нашемъ Государѣ и душевно соболѣзновалъ о недавней кончинѣ Императрицы Александры Ѳеодоровны, которую цѣнилъ весьма высоко.

Горчаковъ поставлялъ въ большую вину моему брату это представленіе его къ королю и въ особенности то, что онъ представлялся въ парадномъ мундирѣ. Братъ возражалъ, что онъ не могъ не ѣхать къ королю по полученіи приглашенія отъ него, а поѣхалъ въ мундирѣ, считая, что онъ не имѣлъ права явиться въ статскомъ платьѣ къ царственной особѣ.

Горчаковъ сказалъ, что это было бы правильно, если бы братъ представлялся въ Туринѣ, а не въ Неаполѣ, гдѣ Викторъ-Эммануилъ не признается за короля нашимъ правительствомъ, которое дурно смотритъ на его присоединенія въ южной Италіи, вслѣдствіе чего прекратило съ нимъ дипломатическія сношенія, даже какъ съ Сардинскимъ королемъ, и что это должно было бы заставить брата иначе вести себя.

Братъ заявилъ, что онъ и не зналъ даже о прекращеніи дипломатическихъ сношеній съ Викторомъ-Эммануиломъ, а тѣмъ менѣе могъ понимать то, что въ Туринѣ онъ долженъ былъ бы явиться къ королю въ мундирѣ, а въ Неаполѣ въ статскомъ платьѣ.

Отпуская брата, Горчаковъ сказалъ ему, что, получивъ отъ нашего посла въ Парижѣ графа П. Д. Киселева подробное сообщеніе о похожденіяхъ брата въ Италіи, онъ до того считалъ ихъ неправильными со стороны русскаго генерала, что не могъ ихъ скрыть отъ Государя, хотя вообще не любитъ докучать ему свѣдѣніями о продѣлкахъ нашихъ путешественниковъ за границею. Настоящій случай въ особенности непріятно было ему докладывать, такъ какъ онъ полагалъ, что путешествующій по Италіи генералъ Дельвигъ былъ старый его знакомый, воспитанникъ его товарища по лицею, поэта Дельвига.

Оказывается, что братъ по пріѣздѣ въ Парижъ, гдѣ 1 января (н. ст.) 1861 г. былъ на балѣ представленъ Императору Наполеону III, самъ все свое путешествіе по Италіи пересказалъ Киселеву.

Братъ, послѣ свиданія съ Горчаковымъ, снова пытался представиться Государю, но графъ Э. Т. Барановъ сказалъ ему, что и новыя старанія передъ Государемъ были безуспѣшны и что Государь выразился: «я не хочу видѣть Дельвига, потому что не удержусь не высказать ему моего неудовольствія, а между тѣмъ не желаю поставить въ непріятное положеніе неоднократно раненаго генерала».

Я давно настаивалъ, чтобы братъ уѣзжалъ изъ Петербурга, не добиваясь представленія Государю, полагая, что вскорѣ объ его путеше-

ствіи забудутъ, а онъ своимъ пребываніемъ въ Петербургѣ и неотступными просьбами быть представленнымъ Государю только напоминаетъ о себѣ, тогда какъ выгоднѣе было бы нѣкоторое время остаться забытымъ.

Наконецъ, вслѣдствіе моихъ настояній братъ поѣхалъ къ мѣсту своего служенія (Воронежъ). Бывшій тогда командиромъ 4-го корпуса генералъ Карлъ Карловичъ Врангель (умершій въ 1872 г.) былъ человѣкъ хорошій во всѣхъ отношеніяхъ и очень любившій моего брата.

Онъ, въ противность сказаннаго брату Сухозанетомъ, не получилъ никакого сообщенія о братѣ, который самъ разсказалъ ему о своемъ путешествіи по Италіи и его послѣдствіяхъ.

Какъ ни странно подобное преслѣдованіе со стороны правительства, но нельзя не сказать, что оно отнеслось къ брату милостивѣе той среды, которая составляетъ у насъ общественное мнѣніе. Вѣсть о посѣщеніи братомъ короля Виктора-Эммануила разнеслась очень скоро по Петербургу. Его называли итальянскимъ генераломъ, чуть ли не измѣнникомъ, и придумывали ему всякаго рода наказанія. Разскажу объ этомъ два слѣдующихъ случая.

На танцовальномъ вечерѣ въ домѣ инженеръ генералъ-маіора (впослѣдствіи дѣйствительнаго тайнаго совѣтника) С. К. Кербедза онъ сказалъ мнѣ, что нѣсколько лицъ, увидѣвъ меня на его вечерѣ, разсказывали исторію путешествія моего брата по Италіи и о послѣдовавшемъ ему наказаніи, при чемъ, по обыкновенію, разсказы этихъ господъ не совсѣмъ между собою сходились, а потому онъ просилъ меня передать ему о томъ, какъ все происходило въ дѣйствительности.

По пятницамъ были въ то время вечера у министра финансовъ А. М. Княжевича. На одномъ изъ этихъ вечеровъ Иванъ Матвѣевичъ Толстой (бывшій впослѣдствіи графомъ и министромъ почтъ), человѣкъ очень близкій къ Государю, разсказывалъ собравшимся около него лицамъ о поведеніи брата въ Италіи, за которое онъ отставленъ отъ службы и сосланъ на жительство въ какой-то отдаленный городъ, при чемъ Толстой указывалъ на излишнюю въ этомъ случаѣ доброту Государя, полагая съ своей стороны, что братъ заслуживалъ болѣе строгаго наказанія.

На это Княжевичъ объявилъ Толстому и собравшимся около него лицамъ, что поведеніе брата моего въ Италіи не заслуживаетъ порицанія, а потому онъ и не подвергался никакому взысканію. Въ доказательство же того, что братъ мой продолжаетъ служить и никуда не сосланъ, онъ подвелъ брата къ Толстому и познакомилъ ихъ.

Въ началѣ лѣта 1861 г. Государь поѣхалъ на югъ Россіи и по дорогѣ осматривалъ войска. Въ Тулѣ стояла 11-я дивизія, которою командовалъ генералъ Семякинъ. Къ пріѣзду Государя въ Тулу пріѣхалъ только что назначенный новый командиръ 4-го пѣхотнаго корпуса генералъ-адъютантъ Сергѣй Дмитріевичъ Безобразовъ и братъ мой. При смотрѣ дивизіи, Государь находилъ все въ ней дурно и, въ виду того, что корпусный командиръ былъ недавно назначенъ, винилъ во всемъ начальника корпуснаго штаба, т.-е. моего брата.

Послѣ смотра Безобразовъ спросилъ у брата, чему онъ приписываетъ явное къ нему неблаговоленіе Государя. Братъ отвѣчалъ, что онъ это неблаговоленіе полагаетъ послѣдствіемъ его путешествія по Италіи. Безобразовъ, получивъ увѣреніе брата, что нѣтъ другой причины къ неудовольствію Государя, сказалъ, что необходимо теперь же покончить съ этимъ дѣломъ, потому что брату невозможно было оставаться начальникомъ корпуснаго штаба при такомъ нерасположеніи къ нему Государя.

Вскорѣ Безобразовъ, пробывъ нѣсколько минутъ въ кабинетѣ Государя, позвалъ къ нему брата. Государь, при входѣ брата, подалъ ему руку, три раза поцѣловалъ его и сказалъ:

— Кто старое вспомянетъ, тому глазъ вонъ; только я никогда не забуду твоей усердной службы и тобою полученныхъ ранъ.

Въ Орлѣ Государь смотрѣлъ другую дивизію того же корпуса, остался вполнѣ ею доволенъ и благодарилъ, между прочими, моего брата. Поступокъ Безобразова былъ тѣмъ похвальнѣе, что онъ совсѣмъ не зналъ моего брата и, какъ новый корпусный командиръ, могъ желать имѣть другого начальника штаба изъ близко знакомыхъ ему лицъ.

Спустя нѣсколько лѣтъ я разсказывалъ объ этомъ похвальномъ поступкѣ Безобразова вполнѣ убѣжденному спириту, инженеръ генералъ-маіору Д. И. Журавскому, который отвѣчалъ мнѣ, что братъ мой отплатилъ Безобразову сторицею, научивъ послѣдняго спиритизму, слѣдовательно доставивъ ему душевное спасеніе, несравненно превосходящее всякія матеріальныя услуги.

Между тѣмъ Безобразовъ, за упраздненіемъ въ войскахъ званія корпусныхъ командировъ, проживавшій въ это время въ Петербургѣ безъ занятій, предался спиритизму до умопомѣшательства, такъ что, по моему мнѣнію, братъ мой, изучившій спиритизмъ собственно изъ любознательности, научивъ ему Безобразова, оказалъ послѣднему очень дурную услугу.

До послѣдняго времени Академія Наукъ имѣла монополію изданія ежегоднаго календаря или, какъ онъ назывался, «Мѣсяцеслова». Въ этомъ изданіи помѣщались научныя статьи, написанныя по возможности удобопонятно для большинства публики. Въ календарѣ на 1861 г. помѣщена статья академика Гельмерсена (горнаго инженеръ-генералъ-лейтетанта, бывшаго директоромъ института горныхъ инженеровъ) подъ названіемъ: «Объ артезіанскихъ колодцахъ вообще и въ Россіи въ особенности».

Въ этой статьѣ авторъ какъ бы обвинялъ инженеровъ за то, что они строятъ дорогіе водопроводы, не подумавъ, что устройствомъ артезіанскихъ колодцевъ можно достигнуть тѣхъ же результатовъ. Опасаясь, что эта статья можетъ послужить препятствіемъ къ устройству водопроводовъ въ нашихъ городахъ, изъ которыхъ большая часть очень нуждается въ здоровой водѣ, я напечаталъ въ «Московскихъ Вѣдомостяхъ» и особою брошюрою возраженіе подъ названіемъ: «По поводу статьи академика Гельмерсена объ артезіанскихъ колодцахъ».

Въ моемъ возраженіи я указалъ на незнаніе Гельмерсеномъ общеизвѣстныхъ фактовъ и на нелогичность выводовъ,—недостатки, часто присущіе спеціалистамъ, когда они обсуждаютъ предметы внѣ ихъ спеціальности,—и основываясь на сдѣланномъ Гельмерсеномъ описаніи артезіанскихъ колодцевъ въ Россіи, я совѣтовалъ предпочитать невѣрное буреніе колодца вѣрному устройству водопровода.

Въ заключеніи моего возраженія было сказано, что искренно желая устройства водопроводовъ въ нашихъ городахъ, гдѣ имѣются вблизи водяные источники, столь же искренно желалъ бы какъ для пользы науки, такъ, въ случаѣ удачи, и для пользы обывателей Москвы, чтобы вскорѣ приступили къ буренію артезіанскаго колодца, какъ предполагаетъ г. Гельмерсенъ, въ срединѣ города, напримѣръ у Большого театра, а также въ тѣхъ городахъ и мѣстностяхъ, гдѣ, по значительному отдаленію водяныхъ источниковъ, устройство водопроводовъ было бы чрезмѣрно дорого, но гдѣ можно надѣяться получить артезіанскую воду.

Дѣйствительно, вскорѣ было приступлено къ буренію артезіанскаго колодца въ Москвѣ, на Покровскомъ бульварѣ. Съ начала работъ прошло много лѣтъ, издержано много денегъ, но, къ сожалѣнію, цѣль не достигнута.

Въ началѣ же 1861 г. помѣщена была мною статья въ «Вѣстникѣ Промышленности» подъ заглавіемъ: «Московскіе водопроводы въ 1860 г.», которая вышла и особою брошюрою. Въ ней помѣщенъ отчетъ о дѣйствіи и стоимости содержанія Московскихъ водопроводовъ въ 1860 г. Занятія мои на нихъ въ 1861 г. до моего переѣзда въ Петербургъ состояли въ наблюденіи за правильнымъ дѣйствіемъ и надлежащимъ содержаніемъ Мытищинскаго, Сокольничьяго, Ходынскаго и Замоскворѣцкаго водопроводовъ. Работы по проведенію въ послѣдній изъ нихъ Мытищинской воды, а равно проведеніе этой воды до площади у Красныхъ казармъ, съ устройствомъ на ней фонтана, были только начаты при мнѣ, а окончены по переѣздѣ моемъ въ Петербургъ.

Указъ объ освобожденіи крестьянъ изъ крѣпостного состоянія 19 февраля 1861 г. былъ объявленъ въ Петербургѣ и Москвѣ 5-го марта, которое прошло какъ-то нерадостно: казалось, что великое дѣло не по силамъ предпринимавшимъ его.

Въ Москвѣ войска были на ногахъ; ясно, что они должны были служить угрозою народу, но зачѣмъ же онъ сталъ бы бунтовать, когда и безъ бунта ему дали волю, а того, что ему дали не все то, на что онъ надѣялся, онъ тогда еще не раскусилъ. Выказанное правительствомъ опасеніе бунта или безпорядка отъ народа дало поводъ большей части жившихъ въ Москвѣ помѣщиковъ опасаться того же.

Въ Москвѣ было тихо: на улицахъ простонародья было немногимъ болѣе обыкновеннаго и оно какъ-то мало разгуливало. Только вечеромъ молодые люди, изъ сочувствовавшихъ великому дѣлу или желавшихъ показать, что они ему сочувствуютъ, собрались по нѣсколькимъ рестора-

намъ, гдѣ нѣкоторые изъ нихъ, напившись вдоволь, братались съ половыми. Когда на другой день узнали объ этомъ, въ Москвѣ бранили ихъ неприличное поведеніе и вмѣстѣ подсмѣивались надъ ними.

Въ Москвѣ вскорѣ увидали, что манифестъ не ведетъ за собою ничего страшнаго. Только старые люди охали, что приходится отказаться отъ привычекъ, порожденныхъ крѣпостнымъ правомъ, и нѣкоторые изъ дворянъ, а болѣе изъ псевдодворянъ, втихомолку заявляли неудовольствіе, что имъ при освобожденіи крестьянъ не даровано новыхъ правъ.

Въ нѣкоторыхъ домахъ были торжественные обѣды по случаю манифеста. Я былъ на одномъ изъ нихъ у откупщика, жившаго въ своемъ домѣ близъ Ивановскаго монастыря, В. А. Кокорева (нынѣ Т. С. Морозова), котораго первое нажитое богатство было тогда еще въ полномъ блескѣ. За обѣдомъ тосты въ похвалу простого русскаго народа были неистощимы. Все это очень не нравилось такъ называемому высшему въ Москвѣ обществу и строго критиковалось въ говорильной (вральной) комнатѣ Московскаго Англійскаго клуба.

Въ Петербургѣ 5 марта 1861 г. провели такъ же, какъ и въ Москвѣ, въ разныхъ опасеніяхъ, къ которымъ не было никакого повода. Говорили, что ближайшія къ Государю лица, князь Василій Андреевичъ Долгоруковъ, бывшій въ это время шефомъ жандармовъ, и графъ Александръ Владиміровичъ Адлербергъ, провели ночь передъ этимъ днемъ въ Зимнемъ дворцѣ.

Конечно, между помѣщиками было много недовольныхъ, но все обошлось совершенно спокойно. Только нѣсколько членовъ Государственнаго Совѣта въ общемъ собраніи, бывшемъ подъ предсѣдательствомъ Государя, заявили свое мнѣніе противъ мѣръ, выработанныхъ редакціонными комиссіями по освобожденію крестьянъ. Въ числѣ недовольныхъ, говорившихъ по этому случаю, былъ графъ П. А. Клейнмихель, который, кажется, ни прежде, ни послѣ не говорилъ ни слова въ Государственномъ Совѣтѣ.

Понятно, что эти мнѣнія не могли нисколько измѣнить намѣренія Государя, но нельзя не удивляться его настойчивости привести къ концу дѣло освобожденія крестьянъ въ виду того, что почти всѣ его окружавшіе этому дѣлу не сочувствовали. Въ продолженіе 3½ лѣтъ, въ которыя обрабатывались положенія о новомъ устройствѣ крестьянскаго быта, Государь получалъ нѣсколько обстоятельно составленныхъ писемъ отъ весьма значительныхъ лицъ, ему угрожавшихъ революціей, сѣмена которой онъ самъ сѣетъ, но письма эти, изъ которыхъ я сохранилъ одно весьма замѣчательное, не остановили его.

Однако надо полагать, что онъ истратилъ свои силы на этотъ великій подвигъ, потому что со дня его совершенія началась замѣтная реакція въ управленіи, и хотя впослѣдствіи были даны новые суды и земскія учрежденія, но они были необходимымъ слѣдствіемъ крестьянской реформы. Конечно, лица, трудившіяся по дѣлу объ освобожденіи крестьянъ, получили разныя награды, и въ ихъ числѣ Ѳ. В. Чевкинъ былъ награжденъ Андреевскою

лентою, но въ то же время высшія лица министерства внутреннихъ дѣлъ, на которомъ преимущественно лежала обязанность приведенія въ исполненіе новыхъ порядковъ, были замѣнены новымъ министромъ внутреннихъ дѣлъ: на мѣсто Ланского былъ назначенъ Петръ Александровичъ Валуевъ (впослѣдствіи министръ государственныхъ имуществъ и потомъ предсѣдатель комитета министровъ), котораго считали преданнымъ пользамъ дворянства.

Вмѣстѣ съ Ланскимъ былъ уволенъ, не получивъ никакого назначенія, товарищъ министра Николай Алексѣевичъ Милютинъ, конечно, наиболѣе всѣхъ потрудившійся въ дѣлѣ освобожденія крестьянъ. Государь въ то время, считая Милютина, что называлось, «краснымъ», его не любилъ, а большая часть дворянъ его ненавидѣли. Онъ оставался безъ дѣла до того времени, пока не былъ призванъ въ начальники гражданскаго управленія въ Царствѣ Польскомъ, гдѣ также успѣлъ устроить бытъ крестьянъ. По упраздненіи послѣдняго мѣста, онъ былъ назначенъ главноуправляющимъ канцеляріею Государя по дѣламъ Царства Польскаго и состоялъ членомъ разныхъ высшихъ государственныхъ учрежденій.

Постоянные труды, а еще болѣе нравственныя неудовольствія, которыя ему пришлось испытывать вслѣдствіе наступившей по всѣмъ отраслямъ управленія реакціи, довели его до нервическаго удара, который лишилъ его памяти. Долгое пребываніе за границею не улучшило его положенія: онъ переѣхалъ въ Москву, гдѣ и скончался въ началѣ 1872 г.

Непосредственнымъ слѣдствіемъ освобожденія крестьянъ относительно собственно моихъ денежныхъ обстоятельствъ было неполученіе мною съ января 1861 г. оброчныхъ денегъ изъ имѣнія жены моей, что меня поставило въ затруднительное положеніе. Крестьяне жены моей, услыхавъ отъ нѣкоторыхъ молодыхъ «красныхъ» сосѣдей-помѣщиковъ о скорой волѣ, полагали, что оброка болѣе платить не слѣдуетъ, а впослѣдствіи, подстрекаемые тѣми же помѣщиками, сдѣлавшимися мировыми посредниками, продолжали не платить оброка въ продолженіе 2½ лѣтъ.

Въ апрѣлѣ 1861 г. я получилъ изъ Петербурга проектъ и смѣту на устройство водопровода въ Новочеркасскѣ, но при нихъ не было бумаги, по которой можно было видѣть, зачѣмъ и отъ кого они мнѣ присылаются. (Впослѣдствіи оказалось, что эту бумагу обронилъ несшій ее ко мнѣ кондукторъ Николаевской желѣзной дороги.)

На другой день, въ мое отсутствіе, кто-то принесъ казенный распечатанный пакетъ и требовалъ за это денегъ, какъ за сдѣланную находку. Въ пакетѣ оказались рапортъ наказного атамана войска Донского къ военному министру, отношеніе послѣдняго къ Чевкину и предписаніе Чевкина ко мнѣ о разсмотрѣніи означенныхъ проекта и смѣты. Жена моя выслала 50 коп.; принесшій пакетъ заявилъ неудовольствіе и ему сказано было, что если ему слѣдуетъ болѣе, то онъ можетъ придти на другой день рано утромъ, когда онъ можетъ застать меня дома.

По приходѣ въ назначенное ему время, онъ поднялъ шумъ въ передней. Узнавъ отъ занимавшагося въ это время со мною письмоводителя Григорьева о причинѣ шума, я сказалъ, чтобы шумящаго вывели. Григорьевъ же, заявляя, что нашедшій пакетъ бѣдный отставной чиновникъ, едва одѣтый, просилъ выслать ему что-нибудь. Я послалъ 1 р., которымъ нашедшій пакетъ остался недоволенъ, шумѣлъ и кричалъ, что онъ много проѣздилъ, отыскивая меня. По моему приказанію онъ былъ выведенъ изъ моей передней.

Я уже говорилъ, что я жилъ въ нижнемъ этажѣ дома, бывшаго Дубовицкой (нынѣ Полякова), и что во второмъ этажѣ этого дома помѣщалось правленіе Московско-Ярославской желѣзной дороги, въ которомъ я бывалъ почти ежедневно. Эти два этажа раздѣлялись узкою деревянною лѣстницею, на которой при выходѣ моемъ, въ упомянутый день, изъ правленія я увидалъ человѣка, стоящаго на колѣняхъ въ грязномъ и изорванномъ платьѣ: онъ умолялъ меня о помощи.

Я ему отвѣчалъ, что ничего не дамъ, потому что помощи не даютъ тѣмъ, которые дерзко и нахально ее требуютъ. Тогда онъ всталъ и дерзкимъ тономъ закричалъ, что онъ будетъ жаловаться генералъ-губернатору, который заставитъ меня заплатить ему.

Вскорѣ я получилъ форменное отношеніе Московскаго оберъ-полиціймейстера Потапова (впослѣдствіи генералъ-губернатора сѣверо-западныхъ губерній), въ которомъ онъ пишетъ, что нашедшій посланную мнѣ отъ Чевкина бумагу потерялъ цѣлый день въ отысканіи меня, такъ какъ о мѣстѣ моего жительства онъ освѣдомлялся въ разныхъ полицейскихъ управленіяхъ тѣхъ частей города, въ которыхъ я живалъ прежде, и въ канцеляріи оберъ-полиціймейстера, на что проѣздилъ много денегъ, и что нашедшій пакетъ жаловался, что я не хочу его вознаградить, и поэтому, предоставляя деньги за свои труды и издержанныя на извозчика въ пользу какого-то благотворительнаго учрежденія, онъ просилъ Потапова слѣдующія съ меня деньги взыскать, а послѣдній, вслѣдствіе этого, просилъ ихъ прислать къ нему.

Я весьма сухо отвѣчалъ Потапову, что нашедшій на мое имя пакетъ долженъ былъ представить его въ ближайшее полицейское мѣсто запечатаннымъ, а онъ самъ показываетъ, что распечаталъ его; что не было ему надобности нанимать извозчика для розысканія меня, но если его показаніе о томъ, что онъ не могъ узнать моего мѣста жительства въ показываемыхъ имъ полицейскихъ управленіяхъ и даже въ канцеляріи оберъ-полиціймейстера, справедливо, то нельзя не удивляться незнанію этихъ учрежденій мѣста жительства начальника Московскихъ водопроводовъ.

Въ заключеніе я увѣдомлялъ Потапова, что нашедшему пакетъ я не дамъ ни копѣйки болѣе того, что ему уже дано, и не намѣренъ никуда посылать денегъ по указанію послѣдняго. Съ тѣхъ поръ мои отношенія къ Потапову были очень холодны.

При описаніи раздачи акцій Московско-Ярославской желѣзной дороги я упоминалъ о соперничествѣ между учредителями этой дороги и желѣзной дороги Саратовской, это соперничество продолжалось и между правленіями этихъ дорогъ по многимъ вопросамъ и, между прочими, по вопросу о томъ, на чей счетъ долженъ быть построенъ мостъ черезъ полотно Ярославской дороги на вѣтви, соединяющей Николаевскую желѣзную дорогу съ Саратовскою.

Только одни инженеры путей сообщенія обѣихъ сторонъ жили въ мирѣ; строитель Саратовской дороги французскій практическій инженеръ Жаклинъ, оставившій для принятія этого мѣста главное общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ которомъ состоялъ строителемъ Нижегородской желѣзной дороги, имѣлъ много практическихъ знаній по устройству желѣзныхъ дорогъ, а потому строитель Троицкой дороги Богомолецъ во многомъ пользовался его совѣтами.

Дурныя отношенія между правленіями не помѣшали однакоже правленію Саратовской дороги избрать меня окончательнымъ судьею по слѣдующему техническому вопросу, несмотря на то, что совѣщательнымъ инженеромъ по устройству этой дороги былъ начальникъ IV округа путей сообщенія инженеръ генералъ-маіоръ Шуберскій. Правленіе Саратовской дороги заключило контрактъ съ Дуровымъ и К° на работы по дорогѣ, полагая ее вести по правому берегу р. Москвы, по которому не требовалось выводить высокихъ насыпей, а потому въ контрактѣ предѣлъ вышины насыпки земли былъ незначителенъ. Когда же, по требованію правительства, дорога была поведена по лѣвому берегу р. Москвы, то въ ея частяхъ, затопляемыхъ весенними водами рѣки, потребовались насыпи болѣе высокія, чѣмъ указанныя въ контрактѣ, и подрядчики потребовали за ихъ производство добавочной платы.

Вопросъ этотъ былъ мною разрѣшенъ къ общему удовольствію и правленія и подрядчиковъ.

Расходы по личному составу въ правленіи Саратовской дороги, а также инженеровъ, строившихъ ея участокъ до Коломны, были очень велики, такъ какъ они были сколкомъ таковыхъ же расходовъ главнаго общества желѣзныхъ дорогъ; по Ярославской же дорогѣ эти расходы были умѣреннѣе. Владѣльцы акцій той и другой дороги, присутствовавшіе на общемъ собраніи Ярославской дороги 28 марта 1861 г., не могли не обратить на это вниманія. Одинъ изъ нихъ, имѣвшій весьма значительное число акцій Саратовской дороги Александръ Ивановичъ Кошелевъ (бывшій впослѣдствіи директоромъ финансовъ въ Царствѣ Польскомъ), обратился ко мнѣ съ просьбою поступить въ члены комиссіи, которая будетъ выбрана для обревизованія отчета правленія Саратовской дороги за 1860 годъ.

Я отвѣчалъ, что приму на себя эту обязанность, если при выборѣ членовъ въ ревизіонную комиссію получу значительное большинство голосовъ. Такъ какъ я не имѣлъ вовсе акцій Саратовской дороги, то Кошелевъ

временно передалъ мнѣ то число акцій, которое нужно было, чтобы имѣть право голоса въ общемъ собраніи. Акціонеры, собравшіеся въ первое общее собраніе, имѣли въ совокупности болѣе 1000 голосовъ, и я, къ крайнему моему удивленію, былъ единогласно выбранъ въ члены ревизіонной комиссіи. Предсѣдательствуя въ ней, я подробно обревизовалъ отчетъ правленія за 1860 г. и указалъ на нѣкоторыя неправильныя его дѣйствія и возможныя сбереженія.

Общее собраніе акціонеровъ Саратовской дороги, бывшее около мѣсяца послѣ того, въ которомъ я былъ выбранъ, осталось очень довольнымъ дѣйствіями ревизіонной комиссіи. Ревизію я производилъ въ присутственной комнатѣ правленія. Бывшій въ то время главнымъ секретаремъ правленія Павелъ Григорьевичъ фонъ-Дервизъ, впослѣдствіи извѣстный своимъ богатствомъ, все время, которое я проводилъ на ревизіи, не отлучался изъ своей секретарской комнаты и входилъ въ ту, въ которой я занимался, не иначе, какъ по моему зову.

Весеннимъ разливомъ р. Москвы въ 1861 г. сильно размыло земляную дамбу, насыпанную въ 1860 г. на значительномъ протяженіи по затопляемой мѣстности. Приглашенный правленіемъ Саратовской желѣзной дороги инженеръ полковникъ Д. И. Журавскій рѣшилъ, что дамбу эту слѣдуетъ бросить, а дорогу провести по новому, болѣе возвышенному мѣсту, въ чемъ онъ можетъ быть и ошибался. Бросаемая дамба стоила около 300 тыс. руб., и потому всѣ накинулись на строителя дороги Жаклина за проведеніе ея по столь опасному мѣсту, а такъ какъ онъ былъ вообще въ дурныхъ отношеніяхъ съ правленіемъ дороги, то Жаклину пришлось оставить мѣсто строителя.

По уставу общества Саратовской дороги былъ учрежденъ въ Петербургѣ совѣтъ изъ 12 лицъ; въ немъ предсѣдательствовалъ покойный генералъ-адъютантъ Николай Николаевичъ Анненковъ (бывшій тогда государственнымъ контролеромъ). Этотъ совѣтъ стоилъ довольно дорого и только затруднялъ дѣйствія правленія.

При выборѣ строителя дороги на мѣсто Жаклина, въ совѣтѣ возродился вопросъ о томъ, долженъ ли онъ быть выбранъ между иностранными или русскими инженерами. Всѣ члены совѣта, за исключеніемъ генералъ-маіора Поливанова, стояли за выборъ иностраннаго инженера. Поливановъ предоставилъ себѣ право прочесть свое мнѣніе въ общемъ собраніи акціонеровъ. По его прочтеніи, другіе члены совѣта возражали и, между прочими, инженеръ путей сообщенія, полковникъ Апполинарій Каэтановичъ Красовскій (впослѣдствіи тайный совѣтникъ въ отставкѣ), который громогласно заявлялъ, что въ вѣдомствѣ путей сообщенія нѣтъ ни одного инженера, способнаго руководить работами по желѣзной дорогѣ, и приводилъ въ доказательство ошибки, сдѣланныя, по его мнѣнію, инженеръ-генералъ-лейтенантомъ Мельниковымъ при устройствѣ Волго-Донской желѣзной дороги.

Я возразилъ въ общемъ собраніи, что можно найти нѣсколько русскихъ

инженеровъ, способныхъ руководить работами по желѣзнымъ дорогамъ, и что объ ошибкахъ, сдѣланныхъ будто бы Мельниковымъ на Волго-Донской дорогѣ, мнѣ ничего неизвѣстно и если даже допустить ихъ существованіе, то онѣ должны быть скорѣе приписаны тому, что Мельниковъ, живя въ Петербургѣ, находился въ 1700 верстахъ отъ мѣста работъ, а вовсе не его неспособности.

Такимъ образомъ я постоянно защищалъ вѣдомство путей сообщенія и столь же постоянно одного изъ замѣчательныхъ его представителей Мельникова, который весьма дурно отплатилъ мнѣ.

Выборъ строителя дороги между Москвою и Коломною палъ окончательно на русскаго инженера путей сообщенія подполковника Бергеля (впослѣдствіи дѣйствительный статскій совѣтникъ и инспекторъ Варшаво-Вѣнской, Бромбергской и Тереспольской желѣзныхъ дорогъ), человѣка честнаго, знающаго и усерднаго, но не представительнаго и слишкомъ скромнаго.

Шуберскій остался попрежнему совѣщательнымъ инженеромъ правленія; понятно, что Бергель былъ ему болѣе подчиненъ, чѣмъ прежній строитель Жаклинъ. Послѣдній передъ отъѣздомъ во Францію очень просилъ меня найти ему мѣсто строителя желѣзной дороги въ Россіи, но такъ какъ у насъ вскорѣ взглядъ на французскихъ строителей измѣнился, то, несмотря на практическія познанія Жаклина, онъ не получилъ мѣста въ Россіи; нѣсколько лѣтъ спустя онъ умеръ.

Главный секретарь правленія общества Саратовской желѣзной дороги фонъ-Дервизъ вполнѣ сознавалъ, что существовавшіе въ этомъ правленіи порядки не могутъ продолжаться, что предсѣдатель правленія банкиръ Маркъ, котораго дѣла начали въ это время разстраиваться, не можетъ болѣе оставаться въ этой должности и что безъ измѣненія личности предсѣдателя акціи Саратовской дороги, значительно упавшія въ цѣнѣ, могутъ упасть до того, что представится опасеніе въ дальнѣйшихъ по акціямъ взносахъ, и слѣдовательно уничтожится возможность продолжать работы.

Вслѣдствіе этого, онъ отыскивалъ лицо, которое могло бы замѣнить Марка, и его выборъ палъ на меня.

Главнымъ дѣятелемъ въ подрядахъ Дурова и К° по работамъ желѣзной дороги отъ Москвы до Коломны былъ К. Ѳ. Меккъ. Такъ какъ Меккъ былъ вмѣстѣ съ тѣмъ и главнымъ дѣятелемъ по подряду земляныхъ работъ на Троицкой желѣзной дорогѣ и сверхъ того былъ отставной инженеръ путей сообщенія, то онъ бывалъ у меня довольно часто.

Фонъ-Дервизъ сошелся съ Меккъ вскорѣ по вступленіи послѣдняго въ подрядъ и, пользуясь отношеніями Мекка ко мнѣ, поручилъ ему уговорить меня принять на себя должность предсѣдателя правленія Саратовской дороги, заявляя, что такъ какъ большая часть акцій этой дороги находится въ рукахъ учредителей, ему вполнѣ довѣряющихъ, то я буду избранъ въ предсѣдатели почти единогласно.

Многіе полагали, зная честолюбіе фонъ-Дервиза, что его намѣреніе было черезъ возвышеніе меня самому повыситься не только собственно по устройству желѣзной дороги, но и по государственной службѣ. Изъ словъ Чевкина онъ могъ заключить, что моя дальнѣйшая карьера можетъ быть блестящею, а потому онъ полагалъ возможнымъ повыситься вмѣстѣ со мною и по государственной службѣ съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи, при удобномъ случаѣ, меня замѣнить.

Я рѣшительно отказался отъ предложенія Дервиза, переданнаго мнѣ Меккомъ, собственно потому, что находилъ по разнымъ причинамъ и, между прочимъ, по отношеніямъ между собою дѣятелей Троицкой и Саратовской желѣзныхъ дорогъ, несовмѣстимыми въ одномъ лицѣ должности предсѣдателя правленія той и другой дороги. Предсѣдатель правленія Саратовской дороги получалъ содержанія 8000 р. въ годъ, а Троицкой около 4.500 р., но это, конечно, не могло меня побудить къ оставленію должности предсѣдателя послѣдней дороги.

Постоянно ходили слухи о назначеніи меня начальникомъ IV (Московскаго) округа путей сообщенія. Эти слухи въ особенности усилились съ назначеніемъ главноуправляющимъ путями сообщенія Чевкина, который былъ постоянно не совсѣмъ доволенъ Шуберскимъ, а ко мнѣ былъ весьма расположенъ. Эти слухи были для меня очень непріятны, во-первыхъ, по нежеланію моему быть начальникомъ округа, а во-вторыхъ, потому, что они невольно поселяли въ Шуберскомъ, котораго я очень любилъ, недовѣріе ко мнѣ. Наконецъ, онъ убѣдился, что съ моей стороны не было происковъ къ занятію его мѣста. Я, гораздо чаще его ѣздившій въ Петербургъ, въ каждый мой пріѣздъ объяснялъ Чевкину дѣла, возникавшія по округу, въ пользу Шуберскаго, такъ что по возвращеніи моемъ изъ Петербурга каждый разъ отношенія къ нему Чевкина улучшались и вмѣстѣ съ тѣмъ на нѣкоторое время прекращались слухи объ его смѣнѣ.

Фонъ-Дервизъ, зная отъ Мекка мое сильное нежеланіе попасть въ начальники IV округа путей сообщенія и желая убѣдить меня принять должность предсѣдателя правленія Саратовской желѣзной дороги, поручилъ послѣднему передать мнѣ, что онъ, бывъ въ первой половинѣ апрѣля въ Петербургѣ, говорилъ о предположеніи выбрать меня въ означенную должность Чевкину, который заявилъ ему о своемъ намѣреніи въ Пасху (21 апрѣля) назначить меня начальникомъ округа, что Чевкинъ только по просьбѣ фонъ-Дервиза не представилъ уже изготовленнаго доклада Государю о моемъ назначеніи и что на принятіе предложеннаго мнѣ мѣста предсѣдателя правленія Саратовской дороги я долженъ изъявить немедля согласіе, о которомъ фонъ-Дервизъ напишетъ Чевкину; въ противномъ же случаѣ послѣдній 18-го апрѣля представитъ свой докладъ о моемъ назначеніи въ начальники округа.

Хотя я повѣрилъ этому, сильно взволновавшему меня извѣщенію, но все же не согласился на предложеніе фонъ-Дервиза. Оказывается,

что послѣдній все это выдумалъ, потому что я не только не былъ назначенъ начальникомъ округа, но Чевкинъ впослѣдствіи увѣрялъ меня, что ничего не говорилъ съ фонъ-Дервизомъ объ этомъ назначеніи и никакого доклада по этому предмету изготовлено не было, что мнѣ подтвердилъ и директоръ канцеляріи главноуправляющаго путями сообщенія Боричевскій.

Фонъ-Дервизъ, какъ видно, не рѣшался еще тогда стать во главѣ управленія общества Саратовской дороги; въ виду же моего несогласія, предложилъ себя въ предсѣдатели правленія и, бывъ выбранъ, немедля началъ дѣйствовать умно, но вполнѣ деспотически.

Въ субботу на Страстной недѣлѣ, 20-го апрѣля, курьеръ, посланный Чевкинымъ, привезъ мнѣ орденъ Станислава 1 ст. съ Высочайшею грамотою объ его пожалованіи отъ 21 апрѣля. Сестра моя А. И. Викулина, постоянно болѣе всѣхъ заботившаяся о моемъ служебномъ повышеніи, желала, чтобы я поѣхалъ къ заутренѣ подъ Свѣтлое Христово Воскресеніе наряженный въ полученную мною ленту, но я не зналъ, на какое плечо надѣвается Станиславская лента.

Въ «Моихъ воспоминаніяхъ» я неоднократно упоминалъ, что съ 1843 г. мнѣ и А. А. Серебрякову постоянно давались одинаковыя награды, за исключеніемъ того, что въ 1849 г. я получилъ корону на Анну 2 ст., которую Серебряковъ получилъ только въ 1853 г. Я уже объяснялъ, что служащіе въ Петербургѣ получали награды скорѣе, чѣмъ служащіе въ провинціи; вслѣдствіе этого, хотя Серебряковъ былъ произведенъ въ генералъ-маіоры въ одинъ день со мною, но онъ получилъ Станислава 1 ст. годомъ ранѣе меня, несмотря на то, что Чевкинъ очень благоволилъ ко мнѣ и крѣпко не жаловалъ Серебрякова, постоянно подозрѣвая его въ злоупотребленіяхъ по службѣ.

Въ апрѣлѣ 1861 г. была сдана съ торговъ послѣдняя значительная работа по устройству Троицкой дороги, именно постройка зданій Московской станціи. Работа эта сдана за 220.000 р. купцу Теряеву, управлявшему вновь отстроеннымъ домомъ подъ названіемъ: «Лоскутный рядъ», на Тверской улицѣ, директора правленія Ярославской дороги И. Ѳ. Мамонтова.

Чижову и мнѣ не нравилось, что подрядчикъ такое близкое лицо къ одному изъ директоровъ, но такъ какъ его цѣны были гораздо ниже всѣхъ прочихъ торговавшихся и даже цѣнъ принятыхъ въ подрядѣ Похитонова на станціи въ Сергіевскомъ посадѣ и промежуточныя, то и пришлось утвердить подрядъ за Теряевымъ, который, выстроивъ хорошо зданія Московской станціи, имѣлъ барыши отъ подряда, тогда какъ Похитоновъ жаловался на убытки.

Техническое наблюденіе за постройкою Московской станціи было поручено составителю проекта архитектору Ю. М. Левестаму, наблюдавшему и за другими архитектурными постройками по дорогѣ. Но Левестамъ рѣдко ѣздилъ для осмотра работъ и въ свои рѣдкіе наѣзды ссорился съ инженерами, завѣдывавшими постройкою участковъ дороги, а потому

вскорѣ по моемъ переѣздѣ въ Петербургъ былъ уволенъ отъ службы по дорогѣ. Наблюденіе за архитектурными постройками возложено на завѣдывающихъ постройкою участковъ дороги, за исключеніемъ Московской станціи, наблюденіе за которою было поручено особому лицу. Съ наступленіемъ мая начались земляныя, каменныя и прочія работы по дорогѣ, и я довольно часто ѣздилъ для ихъ осмотра.

Здоровье жены моей, послѣ ея родовъ въ началѣ 1859 г., было сильно потрясено, такъ что докторъ Поповъ находилъ для нея полезнымъ заграничныя минеральныя воды. Въ 1859 г. и 1860 г. она особенно подружилась съ Н. Д. Танѣевой, женщиной весьма болѣзненной, которой заграничныя воды были еще нужнѣе, но такъ какъ она не имѣла средствъ для этой поѣздки, то жена рѣшила, что Танѣева поѣдетъ съ нею.

Здоровье сестры моей А. И. Викулиной и ея младшей дочери также требовало леченія минеральными водами. Сверхъ того послѣднихъ тянуло за границу пребываніе въ Вюрцбургѣ старшей дочери моей сестры, Валентины Засѣцкой. Эта поѣздка не принесла пользы здоровью моей жены частію потому, что она привыкла быть балованною всѣми ея окружающими, тогда какъ Танѣева, по своей неуживчивости, часто съ ней ссорилась, а частію потому, что она большую часть лѣта провела на тѣхъ водахъ, которыя были полезны Танѣевой, а не ей. Жена, сестра, племянница и Танѣева выѣхали изъ Москвы въ началѣ мая, и я ихъ провожалъ до Петербурга, откуда долженъ былъ поспѣшить возвращеніемъ въ Москву, куда вскорѣ должны были прибыть Государь и Государыня. Ихъ Величества остановились въ Москвѣ въ Александринскомъ дворцѣ.

Чевкинъ, сопровождавшій ихъ по Николаевской дорогѣ, вскорѣ вернулся въ Петербургъ для переговоровъ съ учредителями главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и въ ихъ числѣ съ прибывшимъ въ Петербургъ французскимъ банкиромъ евреемъ Исаакомъ Перейрою, о преобразованіи этого общества на новыхъ началахъ.

Оставшись одинъ въ Москвѣ, я въ этомъ году не переѣзжалъ въ домикъ при Алексѣевской машинѣ, который занималъ каждое лѣто, начиная съ 1855 г. Въ концѣ мая совершенно неожиданно я получилъ повѣстку отъ бывшаго министра двора графа В. Ѳ. Адлерберга, въ которой онъ, по Высочайшему повелѣнію, приглашаетъ меня въ назначенный на повѣсткѣ день представиться Государю въ Александринскомъ дворцѣ.

Чевкинъ въ это время уже уѣхалъ въ Петербургъ. На мой вопросъ, въ которомъ часу долженъ я представиться Государю, генералъ-адъютантъ Николай Александровичъ Огаревъ мнѣ назначилъ 11 часовъ утра. Въ назначенный день (это было воскресенье) я пріѣхалъ во дворецъ за четверть часа до 11-ти, когда Государь еще не выходилъ къ обѣднѣ, а онъ принималъ послѣ обѣдни. Не знаю, зачѣмъ Огаревъ далъ мнѣ такое неправильное указаніе, черезъ что подвергъ меня не только необходимости ждать полтора часа, но и слѣдующей пыткѣ.

Всѣ военные генералы, по случаю прибытія въ Петербургъ и по раз-

нымъ другимъ случаямъ, представляются Государю, но генералы корпуса инженеровъ путей сообщенія показывались во дворцахъ только на большихъ выходахъ. Поэтому мое появленіе въ Александринскомъ дворцѣ произвело видимое смятеніе въ бывшихъ въ этотъ день дежурными генералъ-маіорѣ свиты Его Величества и флигель-адъютантѣ.

Они по очереди спрашивали меня, по какому поводу я пріѣхалъ и, несмотря на мой отвѣтъ, что по полученной повѣсткѣ отъ министра двора, которую съ собою не привезъ, они мнѣ совѣтовали передать имъ мою просьбу къ Государю, а самому удалиться, такъ какъ личное мною представленіе просьбы Государю можетъ имѣть дурныя для меня послѣдствія.

Въ 12 часу поступила новая смѣна дежурныхъ генералъ-маіора свиты Его Величества и флигель-адъютанта. Они возобновили тѣ же требованія. По пріѣздѣ во дворецъ свиты Его Величества генералъ-маіора князя Александра Шаховского (впослѣдствіи генералъ-лейтенантъ) они, увидавъ, что я съ нимъ знакомъ, просили его повторить мнѣ предъявленныя ими требованія. Конечно, я Шаховскому объяснилъ то же, что и имъ.

Между тѣмъ начали съѣзжаться во дворецъ разныя военныя и гражданскія лица и между ними Московскіе генералъ-губернаторъ Тучковъ и оберъ-полиціймейстеръ Потаповъ. Первый былъ, по обыкновенію, вѣжливъ со мною, а послѣдній, хотя и проходилъ нѣсколько разъ мимо меня, но даже не поклонился.

Передъ выходомъ Государя изъ церкви, всѣхъ представляющихся поставили по старшинству чиновъ въ комнатѣ, похожей на коридоръ, по которой Государь долженъ былъ проходить изъ церкви въ комнату, гдѣ былъ приготовленъ завтракъ. Первымъ изъ представлявшихся былъ генералъ-адъютантъ, генералъ-отъ-кавалеріи Сергѣй Дмитріевичъ Безобразовъ, только что назначенный командиромъ 4-го пѣхотнаго корпуса, начальникомъ штаба котораго былъ братъ мой Николай.

Государь подалъ ему руку, а Безобразовъ поцѣловалъ его въ плечо. Между послѣднимъ и мною стояло много генералъ-лейтенантовъ; съ нѣкоторыми изъ нихъ Государь сказалъ нѣсколько словъ, но руки ни одному не подалъ. Подойдя ко мнѣ, Государь подалъ мнѣ руку и не отпускалъ ея во все время, пока говорилъ со мною. Государь въ весьма лестныхъ выраженіяхъ благодарилъ меня за устройство водопроводовъ въ Москвѣ и за всю, вполнѣ ему извѣстную, мою всегда полезную и добросовѣстную службу, желая, чтобы всѣ инженеры путей сообщенія взяли ее за образецъ, такъ что тогда въ этомъ отношеніи ему ничего не оставалось бы желать. Тѣ изъ стоявшихъ ниже меня военныхъ генераловъ и гражданскихъ чиновниковъ, которымъ Государь подавалъ руку, цѣловали его такъ же, какъ Безобразовъ, въ плечо. Я только тогда догадался, что цѣлованіе Государя въ плечо Безобразовымъ не было вызвано близостію послѣдняго къ Государю, а было придворнымъ этикетомъ для тѣхъ, кому Государь подавалъ руку.

Несмотря на эту неловкость съ моей стороны, всѣ сколько-нибудь

мнѣ знакомые изъ находившихся въ комнатѣ, по выходѣ изъ нея Государя, подходили ко мнѣ съ поздравленіями, и въ ихъ числѣ былъ Потаповъ, который передъ представленіемъ, какъ бы не замѣчая меня, даже не поклонился, а немедля послѣ представленія подошелъ съ поздравленіемъ и съ изъявленіемъ сожалѣнія, что мы давно не видались и что если мнѣ представится какая-либо надобность, въ которой онъ могъ бы быть мнѣ полезенъ, то онъ всегда къ моимъ услугамъ. Понятно, что этотъ разговоръ Потапова возбудилъ во мнѣ непріятное чувство.

Въ Москву съ Государемъ пріѣхалъ новый министръ внутреннихъ дѣлъ Валуевъ. Бывшій въ это время въ Москвѣ Нижегородскій губернскій предводитель дворянства, Петръ Дмитріевичъ Стремоуховъ, враждовавшій противъ Нижегородскаго губернатора генералъ-лейтенанта Александра Николаевича Муравьева (декабриста), заявилъ нѣсколькимъ дворянамъ Нижегородской губерніи, и въ ихъ числѣ мнѣ, что Валуевъ желаетъ выслушать отъ Нижегородскихъ дворянъ ихъ жалобы на губернатора, котораго они считали главнымъ виновникомъ неплатежа крестьянами оброка и вообще ихъ незаконныхъ поступковъ.

Къ Валуеву собралось человѣкъ до десяти дворянъ. Между ними не было ни одного богатаго или чиновнаго и вообще по чему-либо замѣчательнаго. Валуевъ, посадивъ насъ около своего кресла, произнесъ длинную блестящую рѣчь, въ которой заявилъ между прочимъ, что должность его требуетъ равнаго вниманія къ дворянскому и крестьянскому сословіямъ, но что, конечно, сердце его лежитъ къ первому, такъ какъ онъ самъ дворянинъ и потомокъ одной изъ самыхъ старыхъ русскихъ дворянскихъ фамилій, уже извѣстной въ XII столѣтіи (?).

Увѣренный, что мы удовлетворены блестящею трескотнею его рѣчи, Валуевъ всталъ и хотѣлъ съ нами прощаться. Меня взбѣсила безцеремонность Валуева. Я, не принимая его руки, которую онъ подавалъ для прощанія, сказалъ ему, что по словамъ Стремоухова мы были созваны для изложенія нашихъ жалобъ и потому я заявляю Валуеву, что въ послѣдніе 5 мѣсяцевъ не получалъ ни копѣйки оброка съ Нижегородскаго имѣнія жены моей, тогда какъ прежде получалъ его аккуратно, что находясь на службѣ въ Москвѣ, я не знаю причины этого неплатежа, но что мои сосѣди помѣщики обвиняютъ въ этомъ мировыхъ посредниковъ, выбранныхъ въ нашъ околотокъ губернаторомъ.

Стоило только мнѣ начать говорить, какъ у всѣхъ развязались языки; потекли жалобы и на крестьянъ, не идущихъ на установленныя закономъ работы, не платящихъ оброковъ и вырубающихъ помѣщичьи лѣса, и на мировыхъ посредниковъ, допускающихъ эти безпорядки, и на губернатора, покровительствующаго незаконнымъ дѣйствіямъ крестьянъ. Многое изъ объясненнаго нѣкоторыми изъ дворянъ трудно было понять. Валуевъ отдѣлался тѣмъ, что онъ совершенно новъ въ министерствѣ и что ему необходимо нѣсколько времени осмотрѣться.

Стремоуховъ находилъ, что наше посѣщеніе Валуева было очень

удачно, такъ какъ не могъ же онъ, основываясь на нашемъ неудовольствіи противъ губернатора, заявить, что послѣдній будетъ смѣненъ. Дѣйствительно, черезъ три мѣсяца Муравьевъ былъ назначенъ сенаторомъ, что очень было по сердцу Стремоухову, который успѣлъ такъ угодить Валуеву, что вскорѣ былъ назначенъ, несмотря на свой небольшой чинъ, Рязанскимъ губернаторомъ съ производствомъ въ статскіе совѣтники.

Онъ былъ дурнымъ губернаторомъ и не долго. Потерявъ губернаторскую должность, онъ не получилъ никакого мѣста и пошелъ на службу къ желѣзнодорожному концессіонеру С. С. Полякову. Впослѣдствіи онъ состоялъ членомъ совѣта министра внутреннихъ дѣлъ, главнаго управленія по дѣламъ печати и военно-тюремнаго комитета и вмѣстѣ съ тѣмъ директоромъ правленія желѣзныхъ дорогъ, которыхъ учредителемъ былъ Поляковъ, владѣлецъ наибольшаго количества акцій этихъ дорогъ.

Работы по Троицкой дорогѣ шли весною 1861 г. вообще довольно успѣшно. Въ іюнѣ же мѣсяцѣ на одномъ изъ строившихся кирпичныхъ устоевъ моста на р. Учѣ показались значительныя трещины. Осмотрѣвъ ихъ, я нашелъ, что онѣ происходятъ отъ недостаточной прочности фундамента и оттого, что этотъ устой былъ засыпанъ глинистою землею въ позднюю осень, такъ что между комьями этой земли оставались пустоты, которыя по оттаяніи комьевъ заполнялись, что произвело движеніе въ неокрѣпшей кирпичной кладкѣ устоя.

Немедля сдѣлано было распоряженіе: разобрать до основанія весь устой и по разрытіи образованной за нимъ земляной насыпи, въ 5 саж. отъ повредившагося устоя, возвести новый на болѣе прочномъ основаніи, съ образованіемъ за нимъ насыпи на нѣсколько саженъ длины не изъ глинистой земли, а изъ песку. Этимъ распоряженіемъ длина моста на Учѣ, назначенная по первоначальному проекту въ 10 саж., увеличивалась до 15 саж. Ферма для него была немедленно заказана на заводѣ Полетики и Семянникова въ Петербургѣ.

Этимъ распоряженіемъ и тѣмъ, что каменныя работы устоя производились въ слѣдующую зиму подъ нарочно устроеннымъ теплымъ шалашемъ, достигнуто то, что поврежденіе не замедлило хода работъ по Троицкой желѣзной дорогѣ, такъ какъ мостъ на Учѣ былъ одновременно готовъ съ другими дорожными сооруженіями. При этомъ кстати упомянуть о выгодахъ производства работъ частными обществами, а не правительствомъ. Если бы подобное поврежденіе случилось на работахъ, производящихся его инженерами, то имъ невозможно было бы принять такія быстрыя мѣры къ устройству новаго моста. Мѣстные производители работъ, замѣтивъ поврежденіе и опасаясь подпасть отвѣтственности, долго скрывали бы случившееся отъ высшаго начальства, перебирая и подмазывая трещины. Наконецъ, когда они увидали бы невозможность поддержать поврежденное сооруженіе, они донесли бы о немъ начальству, при чемъ, во избѣжаніе отвѣтственности, придумали бы въ свое оправданіе разныя причины поврежденія, не существующія въ дѣйствитель-

ности, чѣмъ запутали бы сужденіе по этому предмету высшаго начальства.

Донесеніе, поступившее въ канцелярію министра, представляется министру, который, по прочтеніи донесенія, отправляетъ его черезъ ту же канцелярію въ департаментъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ оно поступаетъ къ директору, а отъ него черезъ канцелярію департамента къ вице-директору и къ дѣлопроизводителю и отъ послѣдняго къ его помощнику. Исполнительная бумага по донесенію идетъ по всѣмъ тѣмъ же инстанціямъ обратно.

Можно себѣ представить, сколько времени пройдетъ прежде, чѣмъ отвѣтъ дойдетъ до своего назначенія. Но, не говоря уже о томъ, что лица, служащія въ департаментѣ, относятся равнодушно къ производящимся работамъ и потому не спѣшатъ отвѣтами на донесенія; самъ министръ можетъ пожелать имѣть какія-либо дополнительныя свѣдѣнія, или послать комиссію для осмотра поврежденія и опредѣленія мѣръ къ его исправленію, а равно и для выясненія виновныхъ въ немъ, черезъ что дѣло затягивается на весьма продолжительное время. Между тѣмъ, наступаютъ морозы, при которыхъ работы и именно земляныя, почти при всякомъ случаѣ неизбѣжныя, не могутъ производиться, и часто поврежденіе, требовавшее для его исправленія незначительной суммы, до того увеличивается, что уже сумма, назначенная мѣстнымъ начальствомъ на его исправленіе, оказывается недостаточною. Мѣстное начальство требуетъ увеличенія суммы, что ведетъ за собою новую безконечную переписку. Исправленія, сдѣланныя мѣстнымъ начальствомъ прежде донесенія о поврежденіяхъ, оказавшіяся неудачными или недостаточными, не могутъ быть показаны въ отчетѣ, а между тѣмъ они стоили денегъ, для возмѣщенія которыхъ мѣстное начальство показываетъ такія работы, которыя вовсе не производились, для чего входитъ съ принявшими на себя работы подрядчиками въ сдѣлки, которыя развращаютъ инженеровъ.

Конечно, каждый строитель долженъ отвѣчать за свои ошибки, но при постройкахъ правительственными инженерами даже злоупотребленія рѣдко подвергаютъ ихъ законной отвѣтственности, а ошибки никогда; по крайней мѣрѣ я не помню подобныхъ случаевъ. Обыкновенно начинается безконечное слѣдствіе, если оно и оканчивается, то или не открывается виновныхъ, или виновные подвергаются незначительнымъ административнымъ взысканіямъ.

Работы правительственными строителями производятся дурно, дорого и медленно, потому что нѣтъ на мѣстѣ хозяина, потому что хозяинъ дѣла министръ, имѣющій слишкомъ разнообразныя занятія, чтобы слѣдить за каждою работою, а его прямые помощники, чиновники разныхъ департаментовъ, равнодушны къ дѣлу, а часто и того хуже.

Выше были мною исчислены новыя льготы, которыя главное общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ просило (вѣрнѣе сказать, требовало)

у нашего правительства и указанъ вредъ для Россіи отъ дарованія этихъ льготъ. Но съ того времени всѣ русскіе журналы и газеты хранили глубокое молчаніе о дѣйствіяхъ главнаго общества. Ходили слухи, заслуживавшіе полнаго довѣрія, что правительство, въ виду заявленія, сдѣланнаго главнымъ директоромъ общества французомъ Колиньономъ, поддерживаемымъ вліятельными акціонерами, о томъ, что при распущенности нашей печати невозможны никакія финансовыя распоряженія и другія дѣйствія для успѣшнаго хода работъ, запретило цензорамъ пропускать статьи о дѣйствіяхъ главнаго общества.

Въ концѣ іюня я по дѣламъ Троицкой желѣзной дороги ѣздилъ въ Петербургъ, гдѣ узналъ, что главное общество продолжало требовать новыхъ льготъ и отложило назначенное на 28-е іюня обыкновенное годичное и вмѣстѣ чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ до 2-го августа. Я находилъ полезнымъ такъ же, какъ и въ 1860 г., предать гласности происки главнаго общества, а потому, по возвращеніи въ Москву, въ одно утро написалъ вмѣстѣ съ Чижовымъ статью, подъ заглавіемъ: «Еще нѣсколько словъ по поводу новыхъ льготъ главному обществу россійскихъ желѣзныхъ дорогъ», которую помѣстилъ безъ подписи въ «Вѣстникѣ Промышленности», вышедшемъ 1 іюля 1861 г., и напечаталъ въ нѣсколькихъ экземплярахъ особою брошюрою. Дабы дать понятіе о тогдашнемъ положеніи главнаго общества, я приведу здѣсь извлеченія изъ этой статьи.

Она начинается разборомъ объявленія совѣта главнаго общества отъ 25-го іюня о томъ, что по представленію къ общему собранію, предположенному 28-го іюня, до 26 тыс. акцій вмѣсто требующихся по уставу 120 тыс., оно назначается на 2-е августа, при этомъ указывается на то, что за двѣ недѣли до 28-го іюня было представлено достаточное число акцій, но учредители общества, желая отдалить общее собраніе, взяли свои и зависящія отъ нихъ акціи обратно.

Въ моей статьѣ, напечатанной въ 1860 г. о томъ же предметѣ, были изложены требуемыя главнымъ обществомъ льготы, въ которыхъ было отказано правительствомъ. Но отказъ не остановилъ Исаака Перейру съ К⁰ требовать новыхъ льготъ, еще болѣе для насъ обременительныхъ, и всѣ эти требованія излагались въ видѣ великихъ благодѣяній, оказываемыхъ Россіи Перейрою съ К⁰. Вотъ эти благодѣянія. Одинъ изъ членовъ совѣта главнаго общества, пріѣхавъ весною изъ Парижа, заявилъ новыя требованія и между прочимъ требованіе уступки главному обществу Николаевской желѣзной дороги съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ полученія со всей сѣти дорогъ, принадлежащихъ главному обществу, *болѣе 6 процентовъ чистаго дохода*, излишекъ раздѣлялся пополамъ: одна половина удѣлялась бы въ дивидендъ акціонерамъ, а другая въ уплату за Николаевскую дорогу до суммы въ 50 мил. руб., въ каковую сумму учредители главнаго общества цѣнятъ эту дорогу.

(Далѣе дѣлаемъ почти буквальную выписку изъ упомянутой статьи.)

«Хороша покупка безъ денегъ! И зачѣмъ было положить за Нико-

лаевскую дорогу 50, а не 150 и не 250 милліоновъ? Все равно, никогда платить не пришлось бы, и даже если, противъ чаянія, поступила бы уплата, то она производилась бы изъ доходовъ съ дорогъ, уступленныхъ тѣмъ же правительствомъ.

«А между тѣмъ, получивъ эти льготы, сколько бы банкиры выиграли на биржѣ, спекулируя акціями! Но имъ было отказано, и мы не будемъ говорить о нелѣпости этихъ требованій.

«Послѣ отказа другой членъ совѣта управленія главнаго общества привезъ изъ-за границы новыя требованія, состоящія въ слѣдующемъ:

«1. Гарантію въ продолженіе 80 лѣтъ по 5% по начатымъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, которыя въ первоначальномъ уставѣ 26 января 1857 г. оцѣнены въ 122 мил. руб., увеличить до гарантируемаго капитала въ 138 милліоновъ, такъ какъ управленіе полагаетъ, что начатыя линіи обойдутся въ эту сумму.

«2. Гарантируемый капиталъ на Ѳеодосійскую дорогу, установленный въ первоначальномъ уставѣ по 5% съ 62.500 руб. на версту,—возвысить до 95 тыс. на версту.

«3. По окончаніи каждой изъ линій выдавать обществу въ продолженіе 30 лѣтъ субсидіи по 1250 руб. на версту.

«4. Гарантію съ версты дороги отъ Орла къ Либавѣ опредѣлить въ 1864 г. (Вѣроятно, хотятъ тогда еще увеличить свои требованія.)

«5. Гарантія процентовъ установляется не для всѣхъ линій въ совокупности, а для каждой линіи отдѣльно.

«6. Въ тѣ годы, въ которые чистый доходъ превыситъ 8% съ употребленнаго на постройку дороги капитала, излишекъ поступитъ въ уплату казнѣ за выданныя ею суммы въ тѣ годы, когда дороги не будутъ давать 5%.

«Въ первоначальномъ же уставѣ эти деньги возвращались въ казну въ тѣ годы, когда чистый доходъ съ дорогъ превыситъ не 8, а 5 процентовъ.

«Всѣ эти требованія, придуманныя Г. и Исаакомъ Перейрою и К⁰ и, къ сожалѣнію, изложенныя, вѣроятно, по его наущенію, въ просьбѣ совѣта управленія, котораго всѣ члены русскіе (на что всего сильнѣе опираются сторонники парижскаго комитета, пишущіе во французскихъ журналахъ), предлагаются единственно для блага Россіи, которая, по ихъ мнѣнію, не можетъ построить Ѳеодосійской и Либавской дорогъ безъ соучастія главнаго общества.

«Скажемъ же нѣсколько словъ о тѣхъ льготахъ, расчетъ по которымъ можетъ быть вполнѣ ясенъ не всѣмъ нашимъ читателямъ. *По первой, второй, третьей* и *четвертой льготамъ* увеличеніе гарантированной суммы, назначавшейся въ первоначальномъ уставѣ въ 275 милл. руб., до суммы въ 400 милл. руб., невыносимо тягостно. Ясно, что вся прибавка гарантируемой суммы въ 125 милл. руб. падаетъ полнымъ расходомъ на государствен-

---

* Этотъ комитетъ, учрежденный на основаніи первоначальнаго устава главнаго общества, руководилъ всѣми его важнѣйшими дѣйствіями.

ное казначейство, которое къ прежней гарантіи должно еще прибавлять ежегодно до шести съ четвертью милліоновъ рублей.

«Но этого недостаточно: въ продолженіе первыхъ 30 лѣтъ по окончаніи каждой линіи, требуется невозвратная субсидія по 1.250 руб. на версту и слѣдовательно на всю сѣть до пяти съ половиною милліоновъ руб. въ годъ.

«Но въ какую же сумму, наконецъ, должна обойтись верста дороги обществу?

«Если дороги будутъ стоить болѣе суммы, которую требуется теперь гарантировать, то едва ли финансы Россіи въ состояніи выдержать эту гарантію и субсидію. Если же она будетъ стоить не болѣе этой суммы, то какъ великъ будетъ процентъ, приносимый акціями? Но въ этомъ отношеніи владѣльцамъ акцій главнаго общества нечего радоваться, чтобы акціи эти, при увеличенной гарантіи и при особыхъ субсидіяхъ, могли давать большіе проценты.

«Управленіе этого общества доказало весьма ясно и вразумительно, что сколько бы ему ни дали, оно все издержитъ и уронитъ курсъ акцій. Мы говоримъ это не голословно и въ подтвержденіе сказаннаго нами просимъ нашихъ читателей обратиться къ тому, что было писано самимъ главнымъ обществомъ. При подписаніи устава оно полагало, что гарантируемой суммы въ 275 милл. руб. достаточно; то же подтверждало въ отчетахъ своихъ за 1857 г. и 1858 г. Въ послѣднемъ отчетѣ, который былъ представленъ въ половинѣ 1859 г., когда большая часть изысканій были окончены и не могло болѣе представляться никакихъ сомнѣній въ стоимости начатыхъ линій, совѣтъ общества выразился такъ: «При этомъ не можемъ умолчать, что капиталъ 110 мил. руб., составляющій итогъ 600.000 акцій и 70.000 облигацій понынѣ выпущенныхъ, повидимому, достаточенъ будетъ на сооруженіе и открытіе для движенія линіи С.-Петербурго-Варшавской, вѣтви ея къ Прусской границѣ и линіи Московско-Нижегородской, включая даже всѣ издержки, необходимыя на окончаніе изысканій и составленіе проектовъ всей сѣти, а также на первоначальныя работы по южной линіи, между Днѣпромъ и Ѳеодосіей. Какъ видите, м. м. Гг., положеніе наше представляетъ много ручательствъ за окончательный успѣхъ нашего огромнаго предпріятія».

«Управленію общества тогда же ясно доказывали, что ему недостаточно будетъ на эти расходы не только 110 милл. руб., а даже гарантированной правительствомъ суммы въ 122 милл. руб., но оно утверждало противное. Странно, что постороннія лица знаютъ болѣе о положеніи дѣлъ общества, чѣмъ его управленіе.

«Только въ половинѣ 1860 г. управленіе, отдавая отчетъ за 1859 г., выражается слѣдующимъ образомъ: «Цифра 275 милл. исчислена по соразмѣрности длины линій и по приблизительному количеству издержки на сооруженіе ихъ, опредѣленной на основаніяхъ, указанныхъ въ положеніи 26 января 1857 г. Изложенныя выше соображенія о результатахъ

произведенныхъ изысканій и исполненныхъ доселѣ работъ убѣждаютъ, что основанія эти въ настоящее время не примѣнимы къ линіямъ Ѳеодосійской и Либавской, предстоящимъ къ сооруженію, и что для полнаго окончанія уступленной обществу сѣти необходимо въ нѣкоторой мѣрѣ увеличить основной капиталъ». Но изъ статьи того же отчета: «Имѣющіеся въ виду способы», видно, что совѣтъ управленія и тогда еще полагалъ, что гарантируемой суммы на начатыя линіи въ 122 милл. руб. достаточно для ихъ окончанія, а теперь самъ насчитываетъ 138 милл. Что же случилось новаго, требующаго увеличенія расходовъ? Ничего; слѣдовательно, совѣтъ только убаюкивалъ акціонеровъ своими неправильными расчетами.

«*Пятая льгота* требуетъ, чтобы прежнее условіе, которымъ опредѣляется, что гарантія правительства дается вообще на всѣ линіи нераздѣльно, было замѣнено другимъ, именно, чтобы каждая дорога была гарантирована отдѣльно. Объ этомъ мы не будемъ распространяться теперь, точно такъ же, какъ не говорили объ этой льготѣ и въ прошломъ году. Мы сказали тогда: «что выгодныя дороги дадутъ доходъ обществу, а за невыгодныя правительство будетъ платить постоянную гарантію безвозвратно». Г. П. Ш. тогдашній ратоборецъ главнаго общества, отвѣчавшій въ прошломъ году на нашу статью, сказалъ просто и искренно: «это дѣйствительно то и значитъ». Одинъ изъ редакторовъ «Вѣстника Промышленности»*) подозрѣвалъ въ этомъ анонимѣ правовѣда, но далеко не развившагося, теперь, при новомъ требованіи новыхъ льготъ, мы подозрѣваемъ, что онъ иностранецъ и очень развившійся, только не въ пользу Россіи**).

«*По шестой льготѣ* повторимъ то же, что сказано нами по подобному требованію управленія общества, сдѣланному имъ въ прошломъ году, о возвратѣ затраченныхъ казною 18 милл. рублей на Варшавскую дорогу: «Это плеоназмъ въ просьбахъ управленія общества, или шутка и вдобавокъ очень неловкая». Не проще ли сказать: «откажитесь отъ этого, чтобы суммы, приплачиваемыя казною, когда не будетъ получено съ дорогъ 5 процентовъ чистаго дохода, возвращались казнѣ, т.-е. подарите намъ эти суммы».

«Просьба объ этихъ льготахъ разсмотрѣна и, какъ надо было ожидать, въ нихъ отказано. Но совѣту управленія общества объявили, что онъ можетъ предложить на общемъ собраніи акціонеровъ, что если они пожелаютъ, то могутъ просить о слѣдующихъ льготахъ:

«1. Всѣ акціонеры теперь же начинаютъ получать изъ казны 5 процентовъ со внесеннаго ими на акціи капитала, не принимая въ соображеніе того, во сколько обойдутся начатыя линіи желѣзныхъ дорогъ.

«2. Сумму, недостающую на окончаніе работъ по начатымъ линіямъ, которую управленіе общества исчисляетъ въ 28 милл. рублей, да-

---

*) И. К. Бабстъ.

**) Это былъ князь Д. А. Оболенскій, получившій образованіе въ училищѣ Правовѣдѣнія (впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта).

руетъ правительство. Засимъ общество освобождается отъ постройки Ѳеодосійской и Либавской желѣзныхъ дорогъ и правительство принимаетъ участіе въ управленіи постройкою и эксплоатаціею дорогъ. Какъ хотите, а никакой пессимистъ не можетъ не сознаться, что это рѣшеніе вопроса блистательное, самое выгодное для акціонеровъ и совершенно обезпечивающее окончаніе двухъ дорогъ, уже начатыхъ обществомъ, но на окончаніе которыхъ не предвидѣлось никакой возможности.

«Въ отношеніи къ акціонерамъ выгода ихъ ясна и очевидна. По уставу главнаго общества, т.-е. по контракту, съ нимъ заключенному, правительство обѣщало гарантію въ 5 процентовъ не на весь капиталъ, какой заблагоразсудится употребить строителямъ дорогъ, а на извѣстную ихъ стоимость. На начатыя линіи, какъ мы уже говорили выше, стоимость эта опредѣлена въ 122 милліона; на нее и должно давать правительство 5 процентовъ, то-есть, оно обязано додавать столько, чтобы эти линіи давали 6.100.000 чистаго годового дохода своимъ акціонерамъ.

«Но такъ какъ эти самыя линіи будутъ стоить, по расчисленію управленія главнаго общества, не 122 милліона, а 138 милліоновъ, поэтому 6.100.000 будутъ уже приносить съ этого капитала не 5%, а меньше $4\frac{1}{2}\%$. Но это еще не единственный путь потери акціонерами своихъ доходовъ. Главное общество выпустило облигаціи 27 процентами ниже пари, именно оно получило за свои векселя (облигаціи) въ 500 франковъ наличными деньгами по 365 франковъ. Отъ этого акціонеры будутъ уже получать не многимъ меньше $4\frac{1}{2}\%$, а около $3\frac{1}{2}\%$. Мы не хотимъ ни осуждать, ни даже судить управленіе общества, а передаемъ одни расчеты. Итакъ по условію, сдѣланному съ правительствомъ, и вслѣдствіе всего, сдѣланнаго управленіемъ главнаго общества, акціонеры получили бы (и то предполагая, что управленіе буквально сдержитъ свое слово, чего до сихъ поръ не бывало) около $3\frac{1}{2}\%$ со внесеннаго ими капитала; теперь имъ правительство даетъ 5 процентовъ. Всякій изъ нихъ пойметъ, сколько онъ выигрываетъ не на обѣщаніи, а на дѣлѣ.

«До сего времени ежегодные 5 процентовъ акціонеры получали изъ внесенныхъ ими суммъ, такъ какъ, по первоначальному уставу, выдача гарантіи правительствомъ начинается по окончаніи одного изъ назначенныхъ въ уставѣ отдѣловъ; но до сего времени еще ни одинъ изъ этихъ отдѣловъ не конченъ, а потому правительство гарантіи и не давало. Теперь же гарантія правительства начнется немедля и акціи превращаются въ 5-процентныя облигаціи, срокомъ на 85 лѣтъ; слѣдовательно, курсъ акцій будетъ постоянно близокъ къ курсу 5-процентныхъ банковыхъ билетовъ, и у акціонеровъ остается еще надежда на полученіе чистаго дохода съ дорогъ и болѣе 5 процентовъ. Мы въ подкрѣпленіе такой надежды укажемъ на то, что доходы дорогъ съ каждымъ годомъ увеличиваются. Приведемъ въ примѣръ нашу Николаевскую и сѣверную Австрійскую дорогу, которая въ 1844 г. давала акціонерамъ 5% дивиденда, а въ 1858 г. болѣе 16 процентовъ. Если бы правительство не дало суммы, необходимой на

окончаніе начатыхъ линій, тогда предстоялъ бы вопросъ и вопросъ, на который не такъ было бы легко отвѣтить на дѣлѣ: гдѣ главное общество взяло бы денегъ? Выпустило бы облигаціи? Но и въ прошедшій выпускъ оно потеряло 27%, а теперь положеніе денежнаго рынка на всѣхъ биржахъ далеко хуже прежняго; ручательства въ хорошемъ ходѣ дорогъ главнаго общества тоже далеко меньше прежняго. Теперь правительство даетъ возможность кончить начатыя линіи, и страна пріобрѣтаетъ неразрывное сообщеніе по желѣзному пути отъ Варшавы и Прусской границы до Нижняго-Новгорода. Въ отношеніи къ правительству, эта мѣра пріобрѣтаетъ ему сильное довѣріе въ глазахъ каждаго общества, которое бы предприняло постройку отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, разумѣется, не для одной спекуляціи и не для одной азартной биржевой игры акціями. Новыя общества для постройки Ѳеодосійской и другихъ желѣзныхъ дорогъ скорѣе составятся, видя самое благосклонное участіе правительства къ дѣламъ по постройкѣ сообщеній. Наконецъ, на освобожденіе главнаго общества отъ постройки Ѳеодосійской и Либавской желѣзныхъ дорогъ, которыхъ оно не можетъ выстроить среднимъ числомъ за версту по 62.500 р., какъ постановлено въ первоначальномъ уставѣ, подписанномъ учредителями,—на такое освобожденіе нельзя смотрѣть иначе, какъ на льготу. Требованіе управленія общества, полагающаго стоимость каждой версты въ 95.000 р., и кромѣ того еще требованіе огромныхъ субсидій показываютъ, что эта льгота весьма значительная. Правительство избавляетъ главное общество отъ несостоятельности, по заключенному этимъ самымъ обществомъ контракту, болѣе чѣмъ на 33.000 р. сер. на версту. Но управленіе главнаго общества показало, что оно сумѣло бы превзойти и эту сумму, если бы могло собрать ее по акціямъ, потому что теперь всѣмъ и каждому извѣстны напрасныя растраты, дѣлаемыя управленіемъ главнаго общества, оно никогда бы не собрало нужныхъ для Ѳеодосійской дороги суммъ и освобожденіе этого общества отъ постройки Ѳеодосійской и Либавской желѣзныхъ дорогъ есть первый вѣрный залогъ въ томъ, что эти дороги будутъ устроены. Мы съ своей стороны не сказали бы ни слова, чтобы не дать повода воителямъ главнаго общества еще разъ обвинить насъ въ *оскорбленномъ самолюбіи;* но собственный его отчетъ говоритъ цифрами, что язва огромнаго числа служащихъ съ большими жалованьями и безмѣрныхъ издержекъ на работы присуща управленію главнаго общества.

«При настоящихъ блестящихъ предложеніяхъ правительства надобно было ожидать, что члены совѣта управленія будутъ восхищены возможностью хорошо выйти изъ дѣла въ то время, когда они были въ самомъ затруднительномъ положеніи; будутъ восхищены также и тѣмъ, что такимъ ли, другимъ ли образомъ, но начатыя линіи дѣйствительно кончатся. А многіе изъ членовъ совѣта управленія извѣстны, какъ люди знающіе нужды и средства Россіи, и слѣдовательно могущіе оцѣнить всю важность

того, чтобы все это предпріятіе исполнилось скоро и сколько-нибудь удовлетворило бы ожиданіямъ публики.

«Но не такъ думаютъ гг. учредители, составляющіе парижскій комитетъ; они недовольны этими предложеніями правительства. Возможности биржевой игры съ акціями и облигаціями будетъ гораздо менѣе, а можетъ она и совсѣмъ прекратится; прекратится также и драгоцѣнное для нихъ вмѣшательство въ дѣла общества, которыми, по словамъ послѣдней ревизіонной комиссіи, управляли они, то-есть, преимущественно парижскій комитетъ вмѣстѣ съ главнымъ директоромъ, а нисколько не совѣтъ.

«Трудно придумать, что теперь предприметъ парижскій комитетъ? Не возобновитъ ли онъ снова искательствъ? Но, кажется, онъ долженъ видѣть, что нельзя насъ обирать безпредѣльно, что есть же всему конецъ, даже и нашему, повидимому, безконечному славянскому терпѣнію; est modus in rebus. Остается ему еще одинъ способъ выгодной игры, не пустить ли онъ его въ ходъ? По акціямъ собрано 75 милл. рублей; облигацій общество имѣетъ право выпустить на эту же сумму. Не вздумаетъ ли парижскій комитетъ выпускать новыя облигаціи? Правда, что послѣднія облигаціи онъ выпустилъ 27% ниже пари (по 365 фр. за 500-франковыя облигаціи); при настоящемъ положеніи финансовъ общества пришлось бы ихъ выпускать еще ниже, въ явный ущербъ акціонеровъ и самого дѣла. Но мы говоримъ не о дѣлѣ, а о выгодной биржевой игрѣ; тутъ чѣмъ ниже цѣна противъ пари, тѣмъ болѣе надежды на значительный выигрышъ, особенно, если еще окончаніе дорогъ хорошо обезпечено правительствомъ.

«Но неужели совѣтъ управленія, въ которомъ всѣ члены русскіе, допуститъ это? Неужели допустятъ это акціонеры, прямые хозяева предпріятія? Неужели журналы наши, такъ долго молчавшіе о дѣлахъ общества, въ эту критическую минуту не прервутъ своего молчанія? «Экономическій указатель» подалъ уже благой примѣръ; откликнулась еще и другая газета «Наше Время»; странно, если при рѣшеніи такого важнаго вопроса въ нашемъ финансовомъ мірѣ наша журналистика явится равнодушною къ дѣлу общественному. Наконецъ, вы сами, гг. акціонеры, неужели можете остаться такъ же беззаботными даже и тогда, когда рѣшается: во всей ли цѣлости быть спасенными вашимъ капиталамъ, положеннымъ въ это огромное предпріятіе? или изъ убавившихся на 10% (ибо акціи, оплаченныя по 150 руб., теперь продаются по 113, и то мало покупаются) еще убавится—на сколько, это уже трудно и предвидѣть. Спѣшите спасти ваши капиталы и ваше предпріятіе; спѣшите представленіемъ вашихъ акцій въ кассу общества; для полученія права голоса на общемъ собраніи 2-го августа, послѣдній день пріема акцій въ кассу общества, т.-е. 18-е іюля, скоро наступитъ. Помните, что рѣшеніе этого общаго собранія, какъ бы мало ни собралось въ немъ голосовъ, окончательное.

«Если общимъ собраніемъ не будутъ приняты сдѣланныя предложенія и финансовыя дѣла общества еще болѣе запутаются, то наше правительство можетъ не быть въ состояніи помочь ему и откажется отъ предложе-

ній, сдѣланныхъ имъ въ настоящемъ финансовомъ положеніи общества. Большая часть акцій находится въ Россіи; и неужели наши акціонеры упустятъ случай спасти и свои капиталы отъ гибели, въ которую они могутъ быть повергнуты, и самое предпріятіе, котораго сколько-нибудь хорошій исходъ сулитъ каждому изъ насъ дѣйствительныя, давно нами ожидаемыя, всѣми нами желаемыя желѣзныя дороги. Наконецъ, позвольте просить и васъ, гг. русскіе члены совѣта. Мы просимъ васъ никакъ не по какимъ-либо отношеніямъ: здѣсь уже теперь дѣло всей страны; вамъ это извѣстно болѣе, нежели кому бы то ни было. Для чужеземцевъ здѣсь одна прибыль: для нихъ чѣмъ болѣе возможности для биржевой игры, тѣмъ ближе къ единственной цѣли выигрыша. Для васъ страна не чужеземная; акціонеры имѣютъ полное право указать на васъ, какъ на виновниковъ, ибо они вамъ, а не кому-либо постороннему ввѣряли свои капиталы.

«Сторонниковъ учредители пріобрѣли у насъ немного. Дѣйствительно есть—какъ бы ихъ назвать? ну, да оставимъ безъ названія,—есть люди, которые вѣрятъ и желаютъ заставить другихъ вѣрить, что Перейра, Гопе, Колиньонъ готовы всѣмъ пожертвовать для блага Россіи. Оставимъ же всякую полемику и пусть только каждый отвѣтитъ себѣ искренно,—какое дѣло этимъ господамъ до Россіи? Банкирскія спекуляціи не удались, и слѣдовательно банкиры не могутъ уже и поэтому любить предпріятіе нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Строители иноземные увидѣли, что ихъ самонадѣянность не оправдалась, что прошло уже то время, когда при появленіи иностранцевъ

«Кричали женщины: ура!
«И въ воздухъ чепчики бросали».

«И вотъ разочарованные строители винятъ все и всѣхъ, кромѣ себя (таковъ ужъ природа человѣка), и тоже должны ругать предпріятіе. По всему этому чѣмъ дальше пойдетъ дѣло, тѣмъ оно должно идти невыгоднѣе, если не хуже. А что до сихъ поръ тысяча тысячъ жалобъ, на это мы имѣемъ бездну доказательствъ!»

Прошло около 10 мѣсяцевъ послѣ распоряженія о томъ, чтобы цензоры не дозволяли печатать разборовъ о дѣйствіяхъ главнаго общества. Выше приведенная статья, хотя не безъ затрудненій со стороны цензора, была имъ пропущена. Тогда и другіе журналисты, увидѣвъ возможность говорить о главномъ обществѣ, не замедлили выказать его недостатки, въ особенности въ этомъ отношеніи отличались еженедѣльныя карикатурныя изданія, которыя и въ картинкахъ и въ стихахъ представляли разныя статьи опубликованнаго совѣтомъ главнаго общества отчета за 1860 г. Дѣйствительно, между ними много было курьезныхъ; ограничусь наименованіемъ слѣдующихъ: въ отчетѣ было сказано, что инженеръ (французъ, фамиліи его не помню), ѣхавъ въ каретѣ, купленной на деньги общества, потерялъ ее во Псковѣ, и показанъ былъ расходъ на покупку для него новой кареты. Другой

инженеръ (такъ же французъ), ѣхавшій съ юга Россіи въ Петербургъ въ нѣсколькихъ экипажахъ, давалъ по 25 руб. на водку при каждой перемѣнѣ лошадей на станціяхъ. Эти случаи въ одной изъ газетъ разсказаны были очень складными стихами.

Осмѣянные въ карикатурныхъ журналахъ расходы дѣлались очень просто французскими инженерами, изъ которыхъ управлявшіе отдѣльными частями назначали себѣ по своему усмотрѣнію годовые кредиты. Ихъ ассигновывали безъ надлежащей повѣрки, суммы же по нимъ отпускались инженерамъ безпрепятственно и ихъ расходы своевременно не контролировались. Кому же было и заниматься контролемъ, когда главный директоръ общества Колиньонъ былъ весь погруженъ въ интриги противъ Чевкина и самъ, какъ видно изъ напечатаннаго отчета, посылалъ насчетъ общества телеграммы къ какимъ-то дамамъ во Франціи.

Сверхъ того, извѣстно было, что Колиньонъ на деньги общества отдѣлавъ для себя квартиру въ домѣ, принадлежащемъ обществу на Итальянской, на тѣ же деньги роскошно обмеблировалъ ее и снабдилъ посудою. На его роскошныхъ обѣдахъ присутствовали многіе высшіе сановники. Но слѣдующій расходъ всѣхъ замѣчательнѣе.

Колиньонъ въ 1859 г. намѣревался осмотрѣть работы по южной линіи (отъ Москвы до Ѳеодосіи), которыя еще не начинались, для чего полагалъ остановиться на нѣсколько дней въ Орлѣ. Въ этомъ городѣ однако не найдено было приличнаго дома для помѣщенія столь высокой особы, а потому на счетъ общества было куплено близъ Орла имѣніе съ хорошимъ помѣщичьимъ домомъ, который отдѣлали вновь, равно какъ и прилегающій къ нему садъ. Помѣщикъ этого имѣнія былъ радъ тароватому покупщику, съ нимъ не торговавшемуся. Колиньонъ однакоже не пріѣзжалъ въ Орелъ, и имѣніе, купленное для его помѣщенія, было перепродано, конечно, съ большою потерею.

Уже и теперь все это кажется сказкою; тѣмъ болѣе оно должно будетъ казаться таковою читателямъ «Моихъ воспоминаній», которые во всякомъ случаѣ спросятъ, почему правительство допустило подобные расходы.

Чевкинъ сильно нападалъ на нихъ, но одинъ въ полѣ не воинъ. Акціонеры, а за ними и вся публика, держали сторону совѣта главнаго общества, называя Чевкина тормазомъ, галлофобомъ и обвиняя его въ неуживчивости. Только съ 1860 г. нѣкоторые акціонеры начали замѣчать неправильность дѣйствій агентовъ главнаго общества, но тѣ изъ нихъ, которые принадлежали къ высшему кругу, продолжали попрежнему благоговѣть передъ французскими дѣятелями, несмотря на явную ихъ недобросовѣстность и постоянныя ошибки. Между своими подчиненными Чевкинъ также не находилъ надлежащей поддержки. Только директоръ и вице-директоръ департамента желѣзныхъ дорогъ Языковъ и Липинъ дѣйствовали въ его духѣ, но первый не имѣлъ понятія о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и былъ слишкомъ старъ, а второй не имѣлъ надлежащаго авторитета.

Главные помощники Чевкина въ дѣлѣ по желѣзнымъ дорогамъ могли бы быть П. П. Мельниковъ и С. В. Кербедзъ, но первый изъ нихъ, назначенный въ 1858 г. главнымъ инспекторомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ (должность только въ это время созданная), черезъ годъ отказался отъ этого мѣста, видя, что работы производятся главнымъ обществомъ дурно, и не желая заявлять объ этомъ, чтобы не ссориться съ сильными міра сего.

Кербедзъ по своему обыкновенію тянулъ и нашимъ и вашимъ. Онъ былъ въ полной зависимости отъ барона Штиглица, одного изъ учредителей общества, который постоянно добивался, чтобы Кербедза выбрали членомъ совѣта главнаго общества, что давало бы послѣднему до 6 тысячъ руб. годового содержанія и нѣкоторое значеніе. Кербедзъ большой охотникъ и до денегъ и до значенія, но Колиньонъ противился выбору его, говоря, что онъ не можетъ согласиться на выборъ инженеровъ въ члены совѣта, чтобы не подвергать себя безпрерывнымъ съ ними спорамъ по технической части; если учредители общества хотятъ, чтобы инженеры были въ совѣтѣ, то онъ соглашается на то, чтобы всѣ члены совѣта, или по крайней мѣрѣ большая часть были выбраны изъ инженеровъ, такъ какъ онъ увѣренъ, что когда ихъ будетъ много въ совѣтѣ, то они перессорятся между собою, и онъ всѣ дѣла тогда будетъ вести по своему усмотрѣнію.

Только въ 1860 г. Штиглицъ добился того, что Кербедзъ былъ выбранъ въ члены совѣта главнаго общества и слѣдовательно сдѣлался защитникомъ совѣта. Понятно, что Мельниковъ и Кербедзъ были плохою поддержкою Чевкину въ столкновеніяхъ съ главнымъ обществомъ. Между тѣмъ они назначались во всѣ комиссіи, разсматривавшія вопросы, относящіеся до этого общества. Въ одну изъ этихъ комиссій я былъ назначенъ на другой день пріѣзда моего въ Петербургъ въ іюнѣ 1861 г. Пріѣхавъ за четверть часа до открытія засѣданія, назначеннаго въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, я началъ читать заготовленный докладъ по предмету, подлежавшему обсужденію комиссіи, о которомъ я не имѣлъ никакого понятія. Въ ней должны были участвовать, между прочими, Мельниковъ, Кербедзъ и Колиньонъ. Минутъ пять послѣ меня пріѣхалъ Мельниковъ. Увидавъ, что я читаю докладъ, онъ мнѣ сказалъ, что не знаетъ его содержанія и потому проситъ меня читать громко, къ чему прибавилъ: «Посмотрите, какъ французы побьютъ насъ».

Я отвѣчалъ, что зная его необыкновенную силу, я увѣренъ, что онъ побьетъ француза—старикашку (Колиньона) и всѣхъ его адептовъ.

Мельниковъ возразилъ, что до рукъ дѣло не дойдетъ, а языкомъ насъ больно побьютъ. Да какъ было и не побить? Явившіеся со стороны главнаго общества Колиньонъ и нѣсколько сопровождавшихъ его лицъ вполнѣ изучили предметъ, о которомъ предстояло разсуждать; со стороны же нашего правительства старшее лицо, Мельниковъ, едва началъ вмѣстѣ со мною читать заготовленный докладъ. Не знаю, насколько другіе правительственные члены были болѣе подготовлены. Пренія велись на французскомъ языкѣ, что давало уже сильный перевѣсъ французскимъ инжене-

рамъ главнаго общества и въ особенности Колиньону, человѣку весьма краснорѣчивому и съ большимъ нахальствомъ приводящему свои доводы.

Мельниковъ вообще говоритъ довольно краснорѣчиво и хорошо объясняется по-французски, но онъ, не изучивъ предварительно предмета, о которомъ шла рѣчь, принужденъ былъ молчать. Возражалъ Колиньону Кербедзъ, не умѣющій говорить ни на какомъ языкѣ. Это неумѣнье было особенно поразительно послѣ главной рѣчи Колиньона. Сверхъ того, Кербедзъ, постоянно желая служить и нашимъ и вашимъ, можетъ быть и съ намѣреніемъ, хуже обыкновеннаго излагалъ свои возраженія. Пророчество Мельникова сбылось: мы были побиты.

1-го іюля, день рожденія Императрицы Александры Ѳеодоровны, праздновали въ Московскомъ Воспитательномъ домѣ особымъ торжествомъ, къ которому приглашались находящіеся въ Москвѣ высшіе чины. Въ 1861 г. предсѣдатель Государственнаго Совѣта графъ Дмитрій Николаевичъ Блудовъ проводилъ лѣтніе мѣсяцы въ Москвѣ въ Александринскомъ дворцѣ. Встрѣтивъ меня на означенномъ торжествѣ, онъ вспомнилъ о поэтѣ Дельвигѣ, пожалѣлъ о его ранней смерти, при чемъ обвинялъ его въ напечатаніи въ издававшейся имъ «Литературной газетѣ» четырехъ стиховъ Казиміра Делавина, послѣ чего Дельвигъ вскорѣ умеръ.

Я выразилъ Блудову мое удивленіе, что онъ признаетъ Дельвига виновнымъ, и что я за нимъ не признаю ни малѣйшей вины.

Блудовъ, нѣсколько десятковъ лѣтъ бывшій очень близкимъ ко двору, былъ до того пропитанъ его духомъ, что въ продолженіе 30 лѣтъ, истекшихъ послѣ упомянутаго происшествія, въ его головѣ составилось новое понятіе объ этомъ происшествіи, совершенно противоположное тому, которое онъ выражалъ за 30 лѣтъ.

Многіе либеральные люди, и даже славянофилы, относились къ нему съ особымъ уваженіемъ, но я не могъ понять этого чувства съ ихъ стороны къ человѣку, написавшему донесеніе слѣдственной комиссіи о декабристахъ съ явнымъ направленіемъ усилить ихъ вину, о чемъ декабристъ Николай Ивановичъ Тургеневъ заявляетъ въ изданномъ имъ въ 1847 г. описаніи тогдашнихъ заговоровъ и другіе современники, конечно, упомянутъ въ своихъ запискахъ.

Я часто встрѣчалъ Блудова у графа П. А. Клейнмихеля. Мнѣ казалось, что, несмотря на высокое положеніе, онъ заискивалъ у послѣдняго, бывшаго тогда въ силѣ у Императора Николая, а это не могло мнѣ нравиться, но можетъ быть я слишкомъ много требую отъ человѣка, проведшаго всю жизнь при дворѣ.

Въ бытность мою въ Петербургѣ, въ концѣ іюня 1861 г., Чевкинъ объявилъ, что намѣренъ дать мнѣ новое назначеніе въ Петербургѣ и что онъ недѣли черезъ двѣ вызоветъ меня и тогда переговоритъ со мною объ этомъ. Изъ его словъ я понялъ, что онъ еще не рѣшился, и потому не спросилъ

его, какое назначеніе предполагаетъ онъ дать мнѣ, хотя это меня очень занимало.

Три недѣли спустя по возвращеніи моемъ въ Москву, я получилъ сообщеніе отъ Чевкина, что онъ докладывалъ Государю о назначеніи меня главнымъ инспекторомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и что черезъ недѣлю я получу Высочайшій приказъ объ этомъ и немедля по его полученіи долженъ прибыть въ Петербургъ.

Приказъ этотъ былъ мною полученъ въ концѣ іюля, и я 1-го августа былъ уже въ Петербургѣ и вступилъ въ означенную должность. Въ предписаніи Чевкина о назначеніи меня главнымъ инспекторомъ сказано было, что Высочайше повелѣно по этому званію производить мнѣ по 3.000 р. въ годъ добавочныхъ къ моему содержанію по чину.

Черезъ нѣсколько времени по вступленіи моемъ въ эту должность, я передавалъ Чевкину о затруднительности моего положенія въ денежномъ отношеніи, такъ какъ крестьяне имѣнія жены моей съ 1 января 1861 г. прекратили уплату оброка, и я получаю по званію главнаго инспектора менѣе добавочнаго содержанія, чѣмъ получалъ въ Москвѣ.

Чевкинъ возразилъ мнѣ, что, назначая мнѣ 3.000 р. добавочнаго содержанія, онъ полагалъ эту сумму равною моему добавочному содержанію въ Москвѣ. Когда же я ему сказалъ, что я, какъ директоръ-техникъ правленія общества Ярославской желѣзной дороги, получалъ 4.500 р. и по званію начальника Московскихъ водопроводовъ 1.400 р. добавочныхъ къ моему содержанію по чину, и слѣдовательно потерялъ 2.900 р. въ годъ, онъ отвѣчалъ, что не имѣлъ этого въ виду и меня же обвинилъ въ томъ, что я не предварилъ его о получаемомъ мною въ Москвѣ содержаніи прежде, чѣмъ былъ назначенъ главнымъ инспекторомъ, присовокупивъ, что я напрасно не сдѣлалъ этого, такъ какъ, при возможности жить безбѣдно, не столько отвлекаешься отъ службы разными житейскими потребностями, но что докладывать Государю объ увеличеніи моего добавочнаго содержанія онъ находитъ неудобнымъ.

Впрочемъ, по распоряженію правленія общества Ярославской желѣзной дороги мое мѣсто въ правленіи занялъ Богомолецъ съ содержаніемъ, которое онъ получалъ какъ управляющій работами этой дороги, а я, принимая участіе перепискою съ Богомольцемъ въ дѣлахъ постройки дороги, продолжалъ получать мое содержаніе по званію директора-техника до открытія движенія по дорогѣ, т.-е., до 18 августа 1862 г.

Въ сентябрѣ 1861 г., по возвращеніи моемъ изъ Риги, куда я ѣздилъ для открытія движенія по Риго-Динабургской желѣзной дорогѣ, мнѣ выписали въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ прогонныя деньги на 6 лошадей по числу верстъ, которыя я проѣхалъ по желѣзнымъ дорогамъ, какъ это дѣлалось для Мельникова въ бытность его главнымъ инспекторомъ и для другихъ лицъ, посылаемыхъ для осмотра желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ правительственныхъ инспекторовъ во время ихъ проѣздовъ по инспектируемымъ ими дорогамъ.

Я обратилъ вниманіе директора департамента на неудобство получать мнѣ прогонныя деньги, такъ какъ я, по званію моему, имѣлъ на всѣхъ частныхъ дорогахъ безплатный проѣздъ. Языковъ доложилъ объ упомянутомъ мнѣніи моемъ Чевкину, который, не переговоривъ со мною, испросилъ мнѣ на разъѣзды въ годъ 1.200 р., такъ что уменьшилъ мой недочетъ противъ получавшагося мною въ Москвѣ содержанія до 1.700 р. Имѣя въ виду, что главный инспекторъ не получалъ при своихъ разъѣздахъ никакого особаго содержанія, а между тѣмъ долженъ былъ расходовать на наемъ комнатъ въ гостиницахъ и на другіе предметы, 1.200 рублями въ годъ во время разъѣздовъ едва покрывались эти расходы, особливо если принять, что я по развитіи желѣзныхъ дорогъ объѣзжалъ въ годъ болѣе 30 тыс. верстъ. Если бы на эти разъѣзды продолжали попрежнему выдавать прогонныя деньги, то я получалъ бы ихъ ежегодно болѣе 5.000 руб.

Въ концѣ іюля 1861 г. пріѣзжалъ въ Москву П. П. Мельниковъ. Узнавъ отъ А. А. Казначеева, у котораго онъ останавливался въ Москвѣ, о моемъ назначеніи, о чемъ ничего не слыхалъ въ Петербургѣ, онъ выразилъ крайнее неудовольствіе, что я принялъ эту должность, которую онъ за годъ передъ тѣмъ оставилъ, считая невозможнымъ исполненіе ея кому бы то ни было, а тѣмъ болѣе мнѣ, мало, по его мнѣнію, знакомому съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

Онъ ни отъ кого не скрывалъ этого неудовольствія и во время дальнѣйшаго своего путешествія на югъ Россіи, проѣзжая черезъ Нижній-Новгородъ, выражалъ его, какъ это я узналъ впослѣдствіи, при моемъ своякѣ графѣ Толстомъ, который вслѣдствіе этого, при назначеніи Мельникова въ 1862 г. главноуправляющимъ путями сообщенія, былъ увѣренъ, что я немедля потеряю это мѣсто, а можетъ быть принужденъ буду и совсѣмъ оставить службу.

Между полученіемъ Высочайшаго приказа о моемъ новомъ назначеніи и моимъ отъѣздомъ изъ Москвы прошло всего дня три. Въ это время почти всѣ находившіеся въ Москвѣ инженеры и служащіе въ IV (Московскомъ) округѣ путей сообщенія и на Ярославской желѣзной дорогѣ, а равно инженеры Николаевской и Саратовской желѣзныхъ дорогъ положили мнѣ дать прощальный обѣдъ, который и состоялся въ саду, называемомъ «Эрмитажъ». Праздникъ удался во всѣхъ отношеніяхъ. Погода была великолѣпная.

М. Н. Лонгиновъ и И. А. Головкинъ (такъ называемые вице-президентъ и президентъ вральной комнаты Московскаго англійскаго клуба) предложили составить подписку между наиболѣе близкими мнѣ членами клуба, чтобы дать мнѣ прощальный обѣдъ, но я, по причинѣ скораго выѣзда изъ Москвы, долженъ былъ отъ него отказаться.

2 августа я по званію главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ присутствовалъ въ общемъ собраніи акціонеровъ главнаго общества желѣзныхъ дорогъ. Вмѣстѣ со мною были въ собраніи правительствен-

ные инспекторы желѣзныхъ дорогъ: Варшавской полковникъ Владиміръ Ивановичъ Граве и Нижегородской подполковникъ А. А. Казначеевъ.

Предсѣдателемъ совѣта главнаго общества былъ въ это время А. А. Абаза (впослѣдствіи предсѣдатель департамента экономіи въ Государственномъ Совѣтѣ и потомъ министръ финансовъ), а вице-предсѣдателемъ князь Д. А. Оболенскій (впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта), оба весьма надменные, но несмотря на это и на то, что они очень не любили обоихъ означенныхъ инспекторовъ, они въ послѣднихъ заискивали.

Съ того времени значеніе правительственныхъ инспекторовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ значительно умалилось, къ явному ущербу хода дѣлъ по дорогамъ. Этому главною причиною былъ бывшій министръ путей сообщенія Мельниковъ и слѣдовавшіе за нимъ министры.

Нѣкоторые изъ акціонеровъ на сбщемъ собраніи высказали съ большою ясностію вполнѣ справедливыя замѣчанія на дѣйствія совѣта главнаго общества, который представлялъ неудачныя возраженія. Главный директоръ общества Колиньонъ не показался въ общемъ собраніи и хорошо сдѣлалъ; иначе не избѣжалъ бы онъ скандальныхъ сценъ.

Я полагаю умѣстнымъ здѣсь объяснить, въ чемъ состояли обязанности правительственныхъ главнаго инспектора и инспекторовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Первая частная желѣзная дорога въ Россіи между Петербургомъ и Павловскомъ была открыта еще въ 1838 г. Со стороны правительства за ея эксплоатаціею не было учреждено техническаго надзора. Послѣ случившагося несчастія на этой дорогѣ состоялось Высочайшее повелѣніе, по которому управляющій Царскосельскою дорогою назначается правительствомъ, что и введено было въ Высочайше утвержденный 29 декабря 1852 г. уставъ дороги, въ § 18 котораго изложено: «Для обезпеченія публики относительно исправнаго и безопаснаго движенія по желѣзной дорогѣ, а равно для управленія техническою частію и непосредственнаго завѣдыванія всѣмъ, что относится до порядка и благочинія, назначается правительствомъ, преимущественно изъ штабъ-офицеровъ корпуса инженеровъ путей сообщенія, особый управляющій».

Это постановленіе введено и въ послѣдній уставъ общества Царскосельской дороги. Тогда же было запрещено скрещиваніе поѣздовъ на станціи, устроенной по серединѣ дороги. Это правило не только безполезно, но причиняетъ убытки обществу.

Послѣ Царскосельской, первая частная дорога была разрѣшена на протяженіи отъ Петербурга до Петергофа, которая и открыта 21 іюля 1857 г. По устройству этой дороги, управляющій ею назначался, только съ согласія главноуправляющаго путями сообщенія, первоначально учредителемъ, а по передачѣ дороги обществу, его правленіемъ; поэтому найдено было необходимымъ передъ открытіемъ на ней движенія назначить на нее правительственнаго инспектора, обязанности котораго опредѣлены Высочайше утвержденнымъ 6 іюня 1857 г. положеніемъ объ инспекторахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, вошедшимъ въ Сводъ Законовъ.

Положеніе это составлялось въ виду назначенія инспектора на Петергофскую дорогу протяженіемъ въ 26 верстъ, а потому найдено было возможнымъ на него возложить наблюденіе за всѣми дѣйствіями управленія дороги до послѣднихъ подробностей. Инспекторъ обязанъ, между прочимъ, слѣдить, чтобы управленіе дороги не отклонялось отъ устава и отъ правительственныхъ постановленій (ст. 698 XII т. Св. Зак. изд. 1857 г.), наблюдать за прочностію и чистотою всѣхъ сооруженій и подвижного состава, ихъ достаточностію для удобнаго движенія и за достаточностію и благонадежностію личнаго состава на дорогѣ (ст. 700 и 701), за распредѣленіемъ поѣздовъ, ихъ составленіемъ, отправленіемъ и движеніемъ (ст. 702), за доставленіемъ удобствъ пассажирамъ съ правомъ, въ случаѣ неприличнаго поведенія послѣднихъ, исключать ихъ изъ поѣзда (ст. 711), за нагрузкою и перевозкою грузовъ и за правильнымъ взиманіемъ платы за оныя (ст. 712). Ясно было, что инспекторъ не могъ исполнить этихъ обязанностей и на незначительной дорогѣ, а тѣмъ болѣе на дорогахъ большого протяженія, но положеніе это было написано, по порученію Чевкина, Кербедзомъ, который, не имѣя вовсе административныхъ способностей, а можетъ быть и съ намѣреніемъ, составилъ для инспекторовъ положеніе неудобоисполнимое, въ особенности въ виду того, что инспектору не назначалось помощниковъ и никакихъ средствъ для исполненія возложенныхъ на него сложныхъ обязанностей и что въ положеніи сказано было, что инспектору предоставляется полная власть наблюдательная и предупредительная, но не распорядительная, такъ какъ самыя распоряженія и дѣйствія должны зависѣть лишь отъ управленія дороги (ст. 697).

Непонятно, что это за полная власть предупредительная и наблюдательная. Тѣмъ не менѣе, по назначеніи инспекторовъ на Варшавскую желѣзную дорогу, протяженіемъ болѣе 1000 вер., и на Нижегородскую, протяженіемъ болѣе 400 верстъ, они обязаны были руководствоваться тѣмъ же положеніемъ.

Впослѣдствіи имъ дали помощниковъ и средства для веденія дѣлъ, но совершенно недостаточныя. Невозможность, въ которую инспекторы были поставлены, исполнять свои обязанности и полное невниманіе высшаго начальства къ ихъ справедливымъ донесеніямъ уничтожили въ инспекторахъ рвеніе къ службѣ, такъ что впослѣдствіи большая часть инспекторовъ превратили свою службу въ простую формальность.

По положенію, сверхъ наблюденія по технической части, на инспекторовъ возлагалось общее полицейское наблюденіе за личнымъ составомъ служащихъ на дорогѣ и даже въ извѣстныхъ случаяхъ за пассажирами. Въ виду того, что многіе изъ служащихъ на дорогахъ были иностранцы, слѣдовало бы назначать инспекторами лицъ вполнѣ благонадежныхъ въ политическомъ отношеніи. Между тѣмъ, первымъ правительственнымъ инспекторомъ на Петергофскую дорогу былъ назначенъ полякъ, инженеръ подполковникъ Карлъ Феликсовичъ Бентковскій (впослѣдствіи дѣйствитель-

ный статскій совѣтникъ). Конечно, онъ былъ назначенъ по желанію учредителя дороги барона Штиглица, у котораго полякъ Кербедзъ былъ въ большомъ фаворѣ. Назначеніе инспектора по ходатайству учредителя дороги я считаю также неудобнымъ и неприличнымъ.

Съ перваго же года дѣйствія главнаго общества желѣзныхъ дорогъ можно было замѣтить нерасчетливость управленія этого общества и небрежную постройку многихъ сооруженій его инженерами. Чевкинъ, видя, что правительственные инспекторы дорогъ не имѣютъ достаточнаго авторитета для борьбы съ агентами главнаго общества, придумалъ учредить должность главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, положеніе о которомъ Высочайше утверждено 24 января 1858 г.

По этому положенію главный инспекторъ есть непосредственный помощникъ главноуправляющаго путями сообщенія по дѣламъ, относящимся до частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ государствѣ (Полож. пунктъ 1-й).

Чевкинъ неоднократно объяснялъ мнѣ, что онъ желалъ, чтобы бывшій товарищъ главноуправляющаго путями сообщенія оставался товарищемъ по всѣмъ частямъ управленія путей сообщенія, за исключеніемъ желѣзныхъ дорогъ, а для наблюденія за послѣдними имѣть второго товарища, но такъ какъ тогда ни у одного изъ министровъ не было двухъ товарищей, то онъ придумалъ своему второму товарищу званіе главнаго инспектора. Но Чевкинъ, конечно опасаясь, чтобы Мельниковъ, котораго онъ назначилъ въ это званіе, не забралъ слишкомъ много власти, редактировалъ второй пунктъ означеннаго Положенія слѣдующимъ образомъ: «Онъ (главный инспекторъ) разсматриваетъ всѣ представленія, предположенія, планы, проекты, представляемые на его соображеніе, по назначенію главноуправляющаго путями сообщенія, которому представляетъ свое по онымъ заключеніе».

Этимъ пунктомъ Положенія Чевкинъ совершенно уничтожилъ значеніе главнаго инспектора, который могъ разсматривать только то, что назначитъ главноуправляющій, и не имѣлъ никакой власти, а могъ только представить свои заключенія главноуправляющему. Въ 3-мъ пунктѣ Положенія сказано, что по предметамъ, относящимся до частныхъ желѣзныхъ дорогъ, главный инспекторъ «во всѣхъ случаяхъ, гдѣ главноуправляющій путями сообщенія признаетъ это нужнымъ, облекается полнымъ правомъ, черезъ надлежащій осмотръ работъ, устройствъ, счетовъ и дѣлъ, собрать или повѣрить тѣ свѣдѣнія, какія правительство сочтетъ для себя приличнымъ».

Эти два пункта дѣлаютъ изъ главнаго инспектора не болѣе, какъ чиновника особыхъ порученій при главноуправляющемъ. Въ томъ же 3-мъ пунктѣ сказано, что «главному инспектору подчиняются всѣ инспекторы частныхъ желѣзныхъ дорогъ», но они при этомъ не избавлены отъ подчиненія, согласно положенію о нихъ 6 іюня 1857 г., департаменту желѣзныхъ дорогъ, черезъ что вводилось двоеначаліе. Отношенія же послѣдняго къ главному инспектору ограничиваются слѣдующимъ изложеніемъ

въ 7-мъ пунктѣ Положенія о главномъ инспекторѣ: «главному инспектору предоставляется требовать и получать изъ департамента желѣзныхъ дорогъ всякія свѣдѣнія, до частныхъ желѣзныхъ дорогъ относящіяся, а сему послѣднему вмѣняется въ обязанность оказывать главному инспектору все содѣйствіе и пособіе отъ него зависящее».

Принявъ въ соображеніе неопредѣленность этихъ отношеній и то, что въ распоряженіе главнаго инспектора назначались, по положенію о немъ, только два инженера и одинъ секретарь, съ весьма незначительнымъ денежнымъ вознагражденіемъ, тогда какъ штаты департамента желѣзныхъ дорогъ были весьма значительны, понятно, что значеніе главнаго инспектора зависѣло только отъ личныхъ его достоинствъ.

Я уже говорилъ, что первымъ главнымъ инспекторомъ былъ назначенъ Мельниковъ, который, въ этой должности пробывъ годъ, отъ нея отказался. Тогда она была временно передана Языкову, который, по званію директора департамента желѣзныхъ дорогъ, не могъ отлучаться изъ Петербурга, и потому болѣе чѣмъ въ продолженіе цѣлаго года ни разу не осматривалъ производящихся работъ и не наблюдалъ на дорогахъ за ихъ эксплоатаціею, а ограничивался только формальною перепискою, которая, впрочемъ, болѣе производилась по департаменту, представлявшему для нея болѣе средствъ.

При такомъ положеніи дѣлъ я вступилъ въ должность главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ. При Языковѣ по дѣламъ главнаго инспектора состояли: секретаремъ инженеръ путей сообщенія поручикъ Викторъ Александровичъ Фадѣевъ (впослѣдствіи надворный совѣтникъ и дистанціонный начальникъ I округа путей сообщенія), мало способный, и по особымъ порученіямъ: инженеры путей сообщенія подполковники Перротъ и Валерьянъ Александровичъ Кипріяновъ (впослѣдствіи дѣйствительный статскій совѣтникъ и инспекторъ Московско-Брестской желѣзной дороги), не имѣвшіе въ то время никакихъ занятій.

Инспекторовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ было трое: на Варшавской дорогѣ Граве съ двумя помощниками при немъ; на Нижегородской Казначеевъ съ однимъ помощникомъ, и на Риго-Динабургской инженеръ путей сообщенія подполковникъ баронъ Петръ Петровичъ фонъ деръ-Паленъ (впослѣдствіи полковникъ и инспекторъ Риго-Динабургской и Динабурго-Витебской желѣзныхъ дорогъ).

На Саратовскую желѣзную дорогу, на которой въ то время строили только участокъ отъ Москвы до Коломны, на Троицкую и на Волго-Донскую дороги Чевкинъ не назначалъ инспекторовъ, вѣроятно, потому, что въ первой совѣщательнымъ инженеромъ состоялъ генералъ-маіоръ Шуберскій; вторая строилась подъ моимъ главнымъ наблюденіемъ, а третья подъ таковымъ же наблюденіемъ Мельникова.

При вступленіи моемъ въ должность главнаго инспектора частныя желѣзныя дороги находились въ слѣдующемъ положеніи:

Наименованіе обществъ и учредителя желѣзныхъ дорогъ.	Линіи, уступленныя обществамъ.	Протяженія этихъ линій.	Протяженія, открытыя для движенія.	Протяженія, на которыхъ производились работы.
Главное общество Россійскихъ желѣзн. дорогъ. .	Отъ Петербурга до Варшавы съ вѣтвью къ Прусской границѣ.	1.206	Отъ Петербурга до Динабурга . 497	Отъ Динабурга до Ковно . . 257
			Отъ Ковно до Прусской границы 81	Отъ Ландварова до Варшавы . 371
	Отъ Москвы до Нижняго - Новгорода.	410	Отъ Москвы до Владиміра . . 177	Отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода. . . . 233
	Отъ Москвы до Ѳеодосіи съ вѣтвью на Либаву	2.384	Произведены незначительныя работы близъ Ѳеодосіи.	
Общество Саратовской желѣзной дороги.	Отъ Москвы до Саратова.	725	—	Отъ Москвы до Коломны . . 117
Общество Риго-Динабургской желѣзной дороги. .	Отъ Риги до Динабурга	204	—	204
Общество Волго-Донской желѣзной дороги . . .	Отъ Царицына-на-Волгѣ до затона Калачъ-на-Дону .	73	—	73
Общество Московско - Ярославской желѣзной дороги.	Отъ Москвы до Сергіевскаго посада, съ правомъ продолженія до Ярославля.	66	—	66
Общество Царскосельской желѣзной дороги. .	Отъ Петербурга до Павловска. . .	25	25	—
Баронъ Штиглицъ съ правомъ образовать акціонерное общество Петергофской желѣзной дороги. .	Отъ Петербурга до Петергофа съ вѣтвью до Краснаго Села.	38	38	—
Итого . .	—	5.131	818	1.321

Я упомянулъ выше, что на правительственныхъ инспекторовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ было возложено техническое и полицейское наблюденіе. По невозможности исполнять одному лицу полицейскія обязанности на значительномъ протяженіи, найдено было необходимымъ учредить подъ ихъ начальствомъ особую желѣзнодорожную полицію, каковая уже существовала на Николаевской желѣзной дорогѣ почти съ самаго начала ея постройки и была подчинена начальнику дороги.

Эта полиція состояла изъ одного жандармскаго штабъ-офицера и нѣсколькихъ жандармскихъ оберъ-офицеровъ и нижнихъ чиновъ. Вѣроятно, причиною назначенія жандармскихъ чиновъ въ полицію строившейся желѣзной дороги были страсть бывшаго тогда главноуправляющимъ путями сообщенія графа Клейнмихеля имѣть подъ своимъ начальствомъ подчиненныхъ лицъ разныхъ вѣдомствъ, а также и то, что въ началѣ 40-хъ годовъ мундиръ гражданскихъ чиновниковъ, и въ особенности полицейскихъ, не внушалъ уваженія.

Проектъ учрежденія желѣзнодорожной полиціи для С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской желѣзныхъ дорогъ былъ составленъ до назначенія меня главнымъ инспекторомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Инспекторъ первой изъ этихъ дорогъ Граве предлагалъ Чевкину назначить въ желѣзнодорожную полицію гражданскихъ чиновниковъ; инспекторъ же Нижегородской дороги на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и Клейнмихель, предпочиталъ жандармскихъ офицеровъ. Чевкинъ согласился съ мнѣніемъ послѣдняго, что впослѣдствіи имѣло дурное вліяніе на желѣзныя дороги.

По представленію Чевкина, 27 іюля 1861 г. было Высочайше утверждено положеніе о полицейскихъ управленіяхъ С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской желѣзныхъ дорогъ, которыя подчинялись по принадлежности инспектору каждой изъ сихъ дорогъ. Въ первую былъ назначенъ жандармскій подполковникъ Житковъ, 8 жандармскихъ оберъ-офицеровъ и 86 нижнихъ чиновъ, а на послѣднюю—жандармскій поручикъ Рупертъ съ помощникомъ жандармскимъ оберъ-офицеромъ и 31 нижній чинъ.

Житковъ былъ родственникъ покойному управляющему 1-мъ отдѣленіемъ канцеляріи Его Величества дѣйствительному тайному совѣтнику Танѣеву. Граве, чтобы угодить послѣднему, старался объ его назначеніи и впослѣдствіи постоянно хлопоталъ о наградахъ ему по службѣ. Житковъ, человѣкъ весьма хитрый, причинилъ много непріятностей Граве. Рупертъ же былъ человѣкъ добрый и честный, но иногда пилъ слишкомъ много вина.

До назначенія меня главнымъ инспекторомъ между Чевкинымъ и Исаакомъ Перейрою, однимъ изъ учредителей главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, состоялось уже соглашеніе объ измѣненіи первоначальнаго устава этого общества на выше изложенныхъ условіяхъ, предложенныхъ нашимъ правительствомъ обществу. Чевкинъ поручилъ директору департамента желѣзныхъ дорогъ Языкову, директору канцеляріи

министра путей сообщенія Боричевскому и мнѣ, на основаніи означеннаго соглашенія, составить новый уставъ главнаго общества. Намъ оставалось слѣдовательно только редижировать его, хотя я и не одобрялъ многихъ изъ условій, на коихъ состоялось соглашеніе.

Между прочимъ я находилъ, что назначеніе въ совѣтъ управленія главнаго общества четырехъ членовъ отъ правительства, имѣющихъ одинаковыя права съ десятью членами, избираемыми общимъ собраніемъ акціонеровъ, и получающихъ содержаніе отъ общества, неудобно.

Правительственные члены, участвуя наравнѣ съ избранными въ распоряженіяхъ по управленію дѣлами общества, прикрываютъ собою всякую отвѣтственность общества передъ правительствомъ. Эти члены, получающіе значительное содержаніе отъ общества, конечно, избираются изъ высшихъ чиновъ, извѣстныхъ своими заслугами и знаніемъ дѣла, что побуждаетъ министровъ, отъ которыхъ они назначены, стараться избавлять ихъ отъ отвѣтственности за дѣйствія въ совѣтѣ управленія общества, могущія быть невыгодными для правительства, а слѣдовательно избавлять отъ отвѣтственности и самое общество.

Я полагаю, что правительство въ акціонерныхъ обществахъ должно играть роль инспектора и контролера, но не управляющаго, а обѣ эти обязанности въ одномъ лицѣ несовмѣстимы. Я объ этомъ написалъ статью, помѣщенную въ газетѣ «Акціонеръ». На нее въ той же газетѣ возражалъ Журавскій, назначенный отъ вѣдомства путей сообщенія членомъ совѣта, но его возраженія весьма неубѣдительны.

Мое пророчество о роли, которую будутъ играть правительственные члены совѣта, сбылось на дѣлѣ. Впослѣдствіи, когда извѣстный откупщикъ В. А. Кокоревъ хлопоталъ о полученіи концессіи на южную желѣзную дорогу, онъ составилъ проектъ устава на постройку и эксплоатацію дороги обществомъ, которое онъ полагалъ составить. Онъ просилъ меня сдѣлать замѣчанія на этотъ проектъ и принялъ ихъ всѣ, за исключеніемъ предложенія моего о томъ, чтобы не было правительственныхъ членовъ въ правленіи общества. Онъ, человѣкъ очень умный и ловкій, сказалъ, что на это никогда не согласится, потому что нѣтъ ничего выгоднѣе, какъ имѣть чиновниковъ правительства, участвующихъ въ управленіи частнымъ дѣломъ: они служатъ, по его выраженію, ширмами во многихъ случаяхъ.

Дѣйствительно, съ назначеніемъ правительственныхъ членовъ въ совѣтъ главнаго общества, значеніе инспекторовъ отъ правительства должно было умалиться, такъ какъ послѣднимъ пришлось протестовать противъ дѣйствій не частныхъ лицъ, а служащихъ съ ними въ одномъ вѣдомствѣ, старшихъ чинами и болѣе извѣстныхъ своими заслугами.

Въ Высочайше утвержденныхъ въ 1874 г. уставахъ обществъ желѣзныхъ дорогъ сказано, что министръ путей сообщенія назначаетъ въ правленіе общества, состоящее изъ четырехъ избранныхъ акціонерами директоровъ, одного правительственнаго директора. Послѣдствія этого по-

становленія будутъ самыя жалкія по слѣдующимъ причинамъ: правительственный директоръ пользуется въ правленіи и въ общихъ собраніяхъ обществъ лишь совѣщательнымъ голосомъ, т.-е., не имѣющимъ никакого значенія. Ему предоставляется заявлять протесты противъ постановленій и мѣръ, принимаемыхъ общимъ собраніемъ и правленіемъ, и если его протесты будутъ подтверждены министромъ путей сообщенія, то протестованныя постановленія общаго собранія и правленія, или мѣропріятія послѣдняго, считаются отмѣненными.

Постановленія или мѣропріятія правленія, опротестованныя правительственнымъ директоромъ съ цѣлію огражденія выгодъ общества, поступаютъ на окончательное разсмотрѣніе ближайшаго общаго собранія. Правленію предоставляется, если оно найдетъ нужнымъ, созвать чрезвычайное общее собраніе для предъявленія ему протеста правительственнаго директора. Послѣдній отвѣтствуетъ за всѣ не опротестованныя имъ постановленія и мѣропріятія правленія и постановленія общаго собранія, противныя законамъ, уставу и пр. и пр.

Къ чему поведетъ вся эта регламентація? Или правительственный директоръ будетъ пользоваться своимъ мѣстомъ, какъ синекурою съ большимъ содержаніемъ *, или постоянно будетъ мѣшать распоряженіямъ правленія, которое будетъ постоянно доказывать, что протесты правительственнаго директора были причиною убытковъ и несвоевременныхъ распоряженій. Если же какое-либо изъ постановленій или мѣропріятій правленія не будетъ опротестовано правительственнымъ директоромъ, то, при всей его несправедливости, правительство поставлено будетъ въ необходимость признать его правильнымъ, а взыскивать съ назначеннаго имъ директора, чего по принятому порядку оно никогда не сдѣлаетъ. Какъ странны будутъ взаимныя отношенія правительственныхъ директора и инспектора дорогъ.

Высочайше утвержденнымъ 6 іюня 1857 г. положеніемъ объ инспекторахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, они обязаны слѣдить за опредѣленіями и распоряженіями правленій дорогъ и наблюдать, чтобы въ нихъ не было отступленій или уклоненій отъ утвержденнаго устава и отъ изданныхъ правительствомъ постановленій (ст. 698 XIIт. Св. Зак. изд. 1857 г.). Этотъ законъ не отмѣненъ; значитъ, теперь министерство путей сообщенія будетъ имѣть при каждомъ правленіи двухъ представителей съ одинаковыми обязанностями, не только не подчиненныхъ другъ другу, но и не находящихся между собою въ какой-либо связи. Что же будетъ дѣлать министерство, когда взгляды его представителей не будутъ одинаковы?

Инспекторъ обязанъ слѣдить за дѣйствіями правленія дороги, а слѣдо-

---

* Первый правительственный директоръ на новыхъ основаніяхъ назначенъ въ правленіе Козлово-Ростовской дороги въ концѣ 1873 г., именно Жемчужниковъ; онъ въ продолженіе пяти мѣсяцевъ еще ни разу не былъ въ засѣданіяхъ правленія дороги и не поинтересовался его занятіями. Хорошее начало!

вательно и за дѣйствіемъ правительственнаго директора. Такъ по крайней мѣрѣ должно быть на основаніи вышеприведеннаго закона, но видно изъ всего, что этого не предполагается. Хотя инспекторы по своимъ знаніямъ и по своему положенію (ст. 716 XII т. Св. Зак.) могутъ быть полезны и правительству и обществамъ инспектируемыхъ ими дорогъ, но такъ какъ они избираются изъ инженеровъ, часто вовсе неизвѣстныхъ министру путей сообщенія, тогда какъ правительственные директоры, которые будутъ получать значительное содержаніе, всегда будутъ изъ лицъ приближенныхъ къ министерству (они могутъ быть и гражданскіе чиновники безъ спеціальныхъ свѣдѣній), то, конечно, министръ будетъ давать имъ предпочтеніе въ полный ущербъ инспекціи надъ дорогами и въ явный вредъ послѣднимъ.

Вообще утвержденные въ 1874 г. уставы обществъ желѣзныхъ дорогъ могутъ подать поводъ къ неожиданнымъ значительнымъ затратамъ со стороны правительства. Требуемая же ими публичная подписка на акціи уже произвела весьма тяжелое вліяніе на нашъ денежный рынокъ.

Я уже сказалъ выше, что составленіе новаго устава главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ было поручено Языкову, Борическому и мнѣ. Эта работа, которою Боричевскій и я занимались по вечерамъ ежедневно (такъ какъ Языковъ отъ старости во время засѣданія засыпалъ), была готова въ половинѣ августа. Мы не могли при этомъ измѣнять главныя основанія, на которыхъ Чевкинъ съ учредителями общества согласился измѣнить первоначальный уставъ и которыя были приняты акціонерами въ общемъ собраніи 2-го августа, но въ подробностяхъ старались наблюсти выгоды правительства и публики.

Переговоры между Чевкинымъ и Абазою, предсѣдателемъ совѣта главнаго общества, о принятіи обществомъ составленнаго нами устава продолжались два мѣсяца, и только 3-го ноября онъ былъ Высочайше утвержденъ съ нѣкоторыми измѣненіями, возбужденными этими переговорами.

По новому уставу въ совѣтъ главнаго общества поступали четыре члена, назначаемые правительствомъ. Чевкинъ полагалъ назначить членами двухъ инженеровъ путей сообщенія, именно меня и Д. И. Журавскаго, и по одному чиновнику изъ министерства финансовъ и государственнаго контроля.

Я находилъ, что обязанности главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ несовмѣстимы съ обязанностями члена управленія совѣта главнаго общества, такъ какъ инспекторамъ дорогъ, моимъ подчиненнымъ, пришлось бы контролировать меня.

Чевкинъ требовалъ моего согласія на слѣдующихъ основаніяхъ: а) дѣла главнаго общества такъ запутаны, что если я не буду членомъ управленія совѣта этого общества, то правительство никогда не узнаетъ всѣхъ безпорядковъ, допущенныхъ прежнимъ управленіемъ, и б) черезъ это назначеніе исправлялась сдѣланная имъ ошибка по опредѣленію мнѣ добавочнаго содержанія въ 3.000 руб., черезъ что я лишился 2.700 руб.

въ годъ, а лишеніе это, по моимъ обстоятельствамъ, было для меня весьма важно.

На эти мнѣнія Чевкина, я возразилъ ему: а) что я могу быть инспекторомъ и, если онъ пожелаетъ, то и ревизоромъ совѣта главнаго общества, но, будучи членомъ этого совѣта, не могу быть доносчикомъ на моихъ товарищей-сочленовъ, и б) что хотя 5000 руб., которые членъ совѣта можетъ получать въ годъ установленными жетонами за присутствованіе въ совѣтѣ, составляютъ для меня весьма важную сумму, но я не могу измѣнить моего мнѣнія о несовмѣстимости должностей главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ и члена совѣта главнаго общества этихъ дорогъ.

Послѣ моего отказа Чевкинъ назначилъ на это мѣсто Н. И. Липина, котораго, при занимаемой имъ должности вице-директора департамента желѣзныхъ дорогъ, казалось бы также неудобнымъ назначать членомъ означеннаго совѣта, но онъ принялъ это назначеніе съ большимъ удовольствіемъ. Чевкинъ, имѣя въ виду назначить въ совѣтъ по одному члену отъ государственнаго контролера и отъ министра финансовъ, просилъ ихъ объ этомъ назначеніи въ самый день утвержденія устава Государемъ, именно 3-го ноября.

Первый отказалъ, такъ какъ его подчиненные обязаны контролировать дѣла, а не управлять ими. Тогда Чевкинъ снова возобновилъ свое требованіе, чтобы я поступилъ въ правительственные члены совѣта, но я снова отказался. Рѣшено было назначить на это мѣсто инженера путей сообщенія, генералъ-маіора Вячеслава Дмитріевича Евреинова, съ оставленіемъ его начальникомъ I (С.-Петербургскаго) Округа путей сообщенія.

Впослѣдствіи Чевкинъ неоднократно упрекалъ меня за мой отказъ поступить въ члены совѣта главнаго общества.

Въ концѣ 1861 года на Варшавской дорогѣ были изготовлены снѣгоочистители, о моемъ осмотрѣ которыхъ я докладывалъ Чевкину и, между прочимъ, упомянулъ, что изготовленіе ихъ стоило слишкомъ дорого.

Чевкинъ мнѣ замѣтилъ, что по моей должности я обязанъ только опредѣлить прочность, удобство и примѣнимость этого аппарата и что неисполненіемъ его желанія поступить въ члены совѣта я лишилъ себя, въ ущербъ правительству, права обращать вниманіе на излишніе расходы, дѣлаемые управленіемъ общества. Но въ этомъ Чевкинъ ошибался: въ ст. 697 и 698 т. XII Св. Зак. изд. 1857 г. сказано, что инспекторъ опредѣляется отъ правительства вообще для надзора за дѣйствіями управленія дороги и обязанъ слѣдить за опредѣленіями и распоряженіями правленія дороги.

Вслѣдствіе этихъ статей, правительственная инспекція дорогъ, принадлежащихъ обществамъ, которыхъ капиталъ гарантированъ правительствомъ, обязана слѣдить за тѣмъ, чтобы управленія обществъ не дѣлали излишнихъ расходовъ. Замѣчаніе Чевкина доказываетъ только, что въ то время еще не установилось должное понятіе объ обязанностяхъ правительственной инспекціи. Тотъ же Чевкинъ, бывъ уже предсѣдателемъ департа-

мента экономіи въ Государственномъ Совѣтѣ, часто указывая на допущеніе излишнихъ расходовъ совѣтомъ главнаго общества, упрекалъ меня въ неисполненіи моихъ обязанностей, такъ какъ, по его мнѣнію, я своевременно не останавливалъ подобныхъ расходовъ.

Я просилъ ходатайства Чевкина у министра финансовъ Княжевича, чтобы членомъ совѣта отъ министерства финансовъ былъ назначенъ неоднократно упоминаемый въ «Моихъ воспоминаніяхъ» родственникъ мой, Иванъ Николаевичъ Колесовъ, бывшій въ это время вице-директоромъ департамента внѣшней торговли (нынѣ таможенныхъ сборовъ).

Чевкинъ обѣщался исполнить мою просьбу. Колесовъ былъ обремененъ большимъ семействомъ и, сверхъ содержанія по службѣ, получалъ незначительный доходъ съ небольшого имѣнія жены, которое было дано ей въ приданое Николаемъ Адріановичемъ Дивовымъ и женою его Зинаидою Сергѣевною (незаконнорожденною дочерью графа Сергѣя Петровича Румянцова), у которыхъ жена Колесова воспитывалась. Назначеніе Колесова членомъ совѣта главнаго общества, по значительности положеннаго членамъ совѣта вознагражденія, было для него весьма важно.

Между тѣмъ, въ продолженіе двухъ мѣсяцевъ, которые были употреблены послѣ составленія новаго устава главнаго общества на переговоры между Чевкинымъ и предсѣдателемъ совѣта этого общества Абазою, многіе искали этого мѣста, и Колесовъ, сообщая мнѣ объ этихъ искательствахъ, въ отчаяніи терялъ надежду быть назначеннымъ въ члены совѣта.

Въ числѣ предполагаемыхъ претендентовъ были: Рейтернъ (впослѣдствіи министръ финансовъ), Григорій Павловичъ Небольсинъ (бывшій товарищъ министра финансовъ, а впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта) и многіе другіе.

Однажды Колесовъ передалъ мнѣ, что какой-то господинъ пріѣзжалъ къ Княжевичу въ мундирѣ благодарить за назначеніе его въ члены совѣта главнаго общества и что засимъ ему приходится отложить попеченіе попасть на это мѣсто. Я передавалъ каждый изъ этихъ слуховъ Чевкину, который постоянно отвѣчалъ мнѣ, что онъ въ свое время исполнитъ данное мнѣ обѣщаніе. Когда я ему говорилъ, что Рейтернъ ищетъ этого мѣста, онъ мнѣ сказалъ, что послѣдняго ожидаетъ вскорѣ гораздо высшее назначеніе, а при моемъ разсказѣ о чиновникѣ, пріѣзжавшемъ благодарить министра финансовъ за назначеніе въ члены совѣта главнаго общества, Чевкинъ замѣтилъ мнѣ, что до утвержденія Государемъ устава никакое назначеніе не можетъ состояться.

Въ самый день утвержденія устава онъ написалъ отношеніе къ Княжевичу, въ которомъ просилъ о назначеніи отъ министерства финансовъ въ члены совѣта Колесова, если Княжевичъ ничего не находитъ противъ этого выбора. Колесовъ считался отличнымъ чиновникомъ въ министерствѣ и потому Княжевичу ничего не оставалось, какъ согласиться на предложеніе Чевкина.

Я неоднократно говорилъ Колесову, что хлопочу о назначеніи его

членомъ совѣта съ тѣмъ, чтобы все содержаніе по этой должности онъ сберегъ для своихъ дѣтей, отдавая его на сохраненіе моей женѣ, такъ какъ онъ самъ ничего сберечь не умѣетъ. Колесовъ обѣщался, но не исполнилъ своего обѣщанія: получивъ это мѣсто, онъ началъ жить шире и ничего не сберегъ.

Разныя затруднительныя отношенія главнаго общества къ министерству финансовъ, частію безтактное поведеніе Колесова, а болѣе всего желаніе многихъ лицъ, имѣющихъ служебное значеніе или пользующихся особымъ покровительствомъ, занять его мѣсто въ совѣтѣ главнаго общества, неоднократно служили поводомъ министру финансовъ Рейтерну къ замѣнѣ Колесова другимъ чиновникомъ, и только Чевкинъ, по моему ходатайству, удерживалъ Рейтерна отъ этого распоряженія.

Въ началѣ 1871 г. опять встрѣтилось какое-то недоумѣніе въ расчетахъ между министерствомъ финансовъ и совѣтомъ главнаго общества, по которому Рейтернъ намѣренъ былъ уволить Колесова. Чевкинъ, находя Колесова неправымъ въ допущеніи означеннаго недоумѣнія, отказалъ мнѣ въ ходатайствѣ за послѣдняго у Рейтерна. Управляя въ это время министерствомъ путей сообщенія, я часто бывалъ по служебнымъ дѣламъ у Рейтерна. Когда я заговорилъ объ означенномъ недоумѣніи, въ допущеніи котораго Рейтернъ обвинялъ Колесова, онъ сказалъ мнѣ, что уже пріискалъ ему преемника. Я объяснилъ, что Колесовъ мнѣ родственникъ и близкій мнѣ человѣкъ, но что я не по этой причинѣ, а потому, что знаю его за честнаго и усерднаго чиновника, нахожу замѣну его другимъ лицомъ неудобною, такъ какъ, состоя въ продолженіе почти 10 лѣтъ членомъ совѣта, онъ познакомился вполнѣ съ весьма сложными дѣлами главнаго общества, тогда какъ новый человѣкъ невольно надѣлаетъ, прежде чѣмъ ознакомится съ ними, много ошибокъ въ ущербъ правительству, которому общество должно громадныя суммы.

На это Рейтернъ отвѣчалъ, что онъ не зналъ о моемъ родствѣ съ Колесовымъ, котораго онъ считаетъ такимъ человѣкомъ, что не знаетъ, что съ нимъ дѣлать, что онъ полагаетъ Колесова вполнѣ честнымъ, знающимъ въ особенности таможенную часть болѣе, чѣмъ другіе чиновники, но что Колесовъ не всегда прямо дѣйствуетъ, хитритъ и раздражителенъ въ спорахъ до неприличія.

Соглашаясь на послѣднее и приписывая это безтактности Колесова, я возразилъ на счетъ его хитрости, что я не знаю болѣе откровеннаго и наивнаго человѣка и что онъ въ этомъ отношеніи совершенно ребенокъ. Рейтернъ мнѣ объяснилъ, что онъ не назначилъ Колесова не только директоромъ департамента таможенныхъ сборовъ при открытіи вакансіи, но даже управляющимъ этимъ департаментомъ во время отсутствія новаго директора, на что Колесовъ, какъ старшій вице-директоръ, имѣлъ право,— именно потому, что замѣтилъ при одномъ изъ докладовъ Колесова, что онъ, желая защитить какого-то начальника отдѣленія департамента, неправильно объяснялъ распоряженія послѣдняго, изъ чего Рейтернъ за-

ключилъ, что Колесовъ хотѣлъ его обмануть, а онъ не можетъ допустить директорамъ департаментовъ въ его министерствѣ подобныхъ продѣлокъ.

Послѣ моего объясненія съ Рейтерномъ, положеніе Колесова укрѣпилось, но въ серединѣ лѣта 1871 г. опять заговорили о замѣнѣ его другимъ чиновникомъ. Я въ маѣ вышелъ изъ министерства путей сообщенія и въ іюлѣ, бывъ въ Карлсбадѣ въ одно время съ Рейтерномъ, воспользовался этимъ, чтобы убѣдить его въ пользѣ оставить Колесова членомъ совѣта. Рейтернъ въ продолженіе трехъ лѣтъ былъ очень благосклоненъ къ Колесову и только въ апрѣлѣ 1875 г., вызвавъ его къ себѣ, обошелся непривѣтливо при входѣ Колесова въ его кабинетъ.

Рейтернъ началъ выговоромъ Колесову за неприлично дерзкое его обращеніе, на которое жаловался членъ совѣта главнаго общества Гернъ (генералъ-маіоръ свиты Его Величества). Колесовъ возразилъ, что онъ ничего неприличнаго не говорилъ Герну, а что дѣйствительно два раза, выведенный изъ терпѣнія членомъ совѣта Кербедзомъ, грубо обращался съ послѣднимъ.

Тогда Рейтернъ сказалъ ему, что Гернъ приносилъ жалобу именно по порученію Кербедза и указывалъ, что Колесовъ два раза былъ крайне неприличенъ въ обращеніи съ послѣднимъ и что онъ этому повѣрилъ, слышавъ и прежде о раздражительности Колесова. Послѣдній объяснилъ Рейтерну, что дѣла въ главномъ обществѣ такъ дурно направлены, что не раздражаться ими значило бы быть къ нимъ равнодушнымъ, а онъ на это неспособенъ; что веденіе дѣлъ въ обществѣ вполнѣ зависитъ отъ Уайнанса, неоднократно мною упоминаемаго въ «Моихъ воспоминаніяхъ», ограбившаго уже два раза Россію, такъ какъ онъ представляетъ въ общее собраніе акціонеровъ до 50 тысячъ принадлежащихъ ему акцій, что это направленіе постоянно поддерживается его факторами: членомъ совѣта главнаго общества инженеромъ тайнымъ совѣтникомъ Кербедзомъ и членами ревизіонной комиссіи, избранной послѣднимъ общимъ собраніемъ, Штомпфомъ, помогавшимъ Уайнансу и прежде грабить Россію, и Дунинымъ, что въ главномъ обществѣ, подъ вліяніемъ поляковъ Кербедза, Штомпфа и Дунина, образуется разсадникъ лицъ этой національности и что дальнѣйшее ихъ опредѣленіе на нѣкоторыя мѣста онъ полагаетъ неудобнымъ, а между тѣмъ Кербедзъ своимъ вліяніемъ заставляетъ начальниковъ дорогъ представлять къ замѣщенію должностей начальниковъ тракцій поляками, неопытными въ этого рода службѣ.

Вслѣдствіе сего Колесовъ однажды выразилъ въ присутствіи Кербедза, что послѣдній дѣйствуетъ въ угоду Уайнансу, а въ другой разъ, что онъ поддерживаетъ, какъ полякъ, польскій жондъ на русскихъ дорогахъ. Цѣль Уайнанса состоитъ въ завладѣніи управленіемъ тремя дорогами, принадлежащими главному обществу, чтобы имѣть возможность въ третій разъ ограбить Россію, и я опасаюсь, что онъ достигнетъ цѣли.

Онъ и его сподручники люди хитрые, а Колесовъ человѣкъ безтактный, неосторожный и раздражительный, ему не совладать съ ними. Помогать же

ему не будутъ; правительство только тогда спохватится, когда придется поплатиться снова милліонами рублей, чтобы отдѣлаться отъ Уайнанса.

При прощаніи съ Колесовымъ, Рейтернъ ему сказалъ, что онъ уважаетъ и любитъ его, при чемъ совѣтовалъ быть сдержаннѣе. Опасаюсь, что если жалобы на Колесова повторятся, то Рейтерну онѣ надоѣдятъ и онъ замѣнитъ Колесова другимъ чиновникомъ, черезъ что дастъ болѣе удобствъ Уайнансу и его сподручникамъ къ достиженію ихъ цѣли и вмѣстѣ съ тѣмъ лишитъ Колесова его содержанія по главному обществу, столь необходимаго ему по значительности семейства.

Пріѣхавъ 1 августа 1861 г. въ Петербургъ, я остановился на квартирѣ жившаго въ это время на дачѣ И. Н. Колесова, а съ 1 сентября нанялъ небольшую квартиру на Николаевской улицѣ въ домѣ Лермонтова за 900 руб. въ годъ, безъ дровъ. Не имѣя времени заняться перевозкою моей движимости изъ Москвы, я поручилъ это служившимъ у меня людямъ, при чемъ они нѣкоторыя вещи должны были оставить въ Москвѣ. Но они не поняли моего приказанія и перевезли все до послѣдней бездѣлицы. Этимъ они доставили мнѣ большую выгоду: вещи были бы проданы въ въ Москвѣ за безцѣнокъ, а въ Петербургѣ пришлось бы ихъ снова пскупать, перевозка же по желѣзной дорогѣ вмѣстѣ со множествомъ другихъ вещей стоила не очень дорого.

Въ продолженіе всего августа я каждый день обѣдалъ въ разныхъ ресторанахъ, спрашивая постоянно обѣдъ въ 1 руб. 50 коп. Качество кушаній было весьма разнообразно. Разъ зашелъ я обѣдать въ лучшій въ Петербургѣ ресторанъ Донона. Попросивъ подать обѣдъ въ означенную цѣну, я замѣтилъ на лицахъ прислуги удивленіе. На мой вопросъ, что можетъ быть у нихъ нѣтъ обѣда въ эту цѣну, они отвѣчали, что есть и подали до того дурныя кушанья, что я ничего не могъ ѣсть. За рюмку хереса взяли съ меня 90 коп. На сдѣланное мною замѣчаніе, что это очень дорого, хозяинъ ресторана отвѣчалъ: «monsieur, ce n'est pas moi qui a fait les prix de la maison». Такимъ образомъ я заплатилъ у Донона 3 руб. и вышелъ отъ него голоднымъ.

Въ началѣ сентября была назначена комиссія для осмотра Риго-Динабургской желѣзной дороги предъ открытіемъ въ ней движенія. Я былъ предсѣдателемъ комиссіи, а членами вышеупомянутые Ф. И. Таубе, А. В. Полежаевъ и баронъ П. П. фонъ-деръ-Паленъ. Полежаевъ былъ въ это время начальникомъ искусственнаго отдѣленія въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ. Его назначили въ комиссію по незнанію мною всѣхъ формальностей, установившихся при осмотрѣ желѣзныхъ дорогъ предъ ихъ открытіемъ, и по неумѣнію Таубе писать по-русски.

Паленъ и фонъ-Кубе, предсѣдатель правленія общества Риго-Динабургской желѣзной дороги, встрѣтили меня въ Динабургѣ. При осмотрѣ этой дороги, строенія и вагоны на ней были до того миніатюрны и некрасивы въ сравненіи съ таковыми на С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ,

что она мнѣ показалась какъ бы проселочною. Но въ то время бездорожья я порадовался и такой дорогѣ, тѣмъ болѣе, что она была устроена въ два пути и стоила недорого, около 51.500 метал. руб. на версту.

Прибывъ въ Ригу, Полежаевъ въ продолженіе нѣсколькихъ дней составлялъ журналъ объ осмотрѣ дороги, а я послалъ телеграмму Чевкину о возможности открытія дороги, которое и послѣдовало 12 сентября.

Въ это время генералъ-губернаторомъ Прибалтійскихъ губерній былъ генералъ-адъютантъ, генералъ отъ инфантеріи князь Александръ Аркадьевичъ Суворовъ (впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта), извѣстный покровитель нашихъ Прибалтійскихъ нѣмцевъ и ихъ обычаевъ. Чевкинъ, бывшій въ учебномъ заведеніи іезуитовъ вмѣстѣ съ Суворовымъ, предупредилъ меня, что Суворовъ непремѣнно заговоритъ со мною по-нѣмецки, и просилъ, чтобы я ему отвѣчалъ по-русски.

Суворовъ, во время пріѣзда моего въ Ригу, жилъ на генералъ-губернаторской дачѣ внѣ города. При входѣ моемъ въ его кабинетъ, онъ заговорилъ со мною по-нѣмецки и очень удивлялся, что я ему отвѣчалъ по-русски. Тогда онъ назвалъ мнѣ всю мою нѣмецкую родню, конечно, дальнюю, о которой я не имѣлъ понятія. Въ число этой родни онъ какъ-то приплелъ покойнаго главноуправляющаго путями сообщенія графа Толя, у котораго онъ меня видѣлъ и который ему меня очень расхваливалъ, что онъ приписывалъ со стороны Толя непотизму.

Я отвѣчалъ, что дѣйствительно видѣлъ Суворова у Толя, но никогда не подозрѣвалъ малѣйшаго родства между послѣднимъ и мною. Впослѣдствіи Суворовъ, будучи С.-Петербургскимъ военнымъ генералъ-губернаторомъ, провожалъ Государя при поѣздкахъ его по С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ. Когда мы завтракали въ вагонѣ, Суворовъ обыкновенно садился рядомъ съ Государемъ, а я напротивъ. Однажды Суворовъ сказалъ Государю, что я хотя и ношу нѣмецкую фамилію, но ни слова не понимаю по-нѣмецки. На вопросъ Государя о томъ, правду ли говоритъ Суворовъ, я отвѣчалъ, что я говорю по-нѣмецки довольно хорошо для русскаго. Суворовъ утверждалъ противное.

Я объяснилъ Государю, что Суворовъ основываетъ мое незнаніе нѣмецкаго языка на томъ, что я на его нѣмецкую рѣчь отвѣчалъ по-русски, но что я поступилъ такъ по приказанію моего начальника. Тогда Государь сказалъ Суворову: «А ты радъ былъ заговорить по-нѣмецки». Суворовъ хотѣлъ въ слѣдующую нашу поѣздку заговорить о томъ же, но Государь пропустилъ его шутку сквозь уши.

Извѣстно, что Суворовъ болѣе нѣмецъ, чѣмъ русскій, и что въ 13-лѣтнее его управленіе Прибалтійскими провинціями онъ совсѣмъ поддался тамошнему высшему сословію, состоящему изъ нѣмцевъ, что весьма вредно повліяло на связь этихъ губерній съ прочими частями Россіи.

Правленіе общества Риго-Динабургской желѣзной дороги задало мнѣ и пріѣхавшимъ со мною инженерамъ обѣдъ въ гостиницѣ, на которомъ былъ Суворовъ и не было конца нѣмецкимъ рѣчамъ. Одинъ изъ дирек-

торовъ правленія общества, бургомистръ Голландеръ, показывалъ мнѣ достопримѣчательности Риги. Взяточничество такъ вкоренилось у насъ, что директоры правленія не упустили случая представить намъ большое количество сигаръ самаго высшаго достоинства и очень обидѣлись, что мы отъ нихъ отказались. По ихъ усиленной просьбѣ я согласился взять 25 сигаръ и передать по стольку же членамъ комиссіи.

Но вѣроятно, что одинъ изъ нихъ, Полежаевъ, этимъ не удовольствовался; впрочемъ, въ то время я еще не имѣлъ поводовъ подозрѣвать его.

При выѣздѣ изъ Риги содержатель гостиницы, въ которой мы останавливались, ни подъ какимъ видомъ не хотѣлъ дать намъ счетъ за комнаты и кушанье, увѣряя, что все уплочено. Это было рано утромъ, и я, спѣша навстрѣчу къ ѣхавшей изъ-за границы женѣ моей, уѣхалъ, не добившись счета въ гостиницѣ, такъ что принужденъ былъ письмомъ изъ Петербурга вытребовать отъ фонъ-Кубе счетъ, деньги по которому заплатилъ въ Петербургскомъ агентствѣ Риго-Динабургской дороги.

Желѣзная дорога между Динабургомъ и Ковно не была еще открыта. Я надѣялся въ Динабургѣ найти экипажъ для проѣзда до Ковно навстрѣчу женѣ моей и Танѣевой и для возвращенія съ ними въ Динабургъ. Поиски мои были тщетны. Видя это, служившій въ главномъ обществѣ желѣзныхъ дорогъ инженеръ путей сообщенія капитанъ Семенъ Ивановичъ Граве (впослѣдствіи статскій совѣтникъ) предложилъ мнѣ свою маленькую городскую коляску, вѣрнѣе крытыя дрожки. Я съ благодарностью принялъ это предложеніе, но на обратномъ пути изъ Ковно сильно чувствовалъ неудобство этого экипажа, въ которомъ на переднихъ мѣстахъ сидѣли жена моя и Танѣева, а напротивъ ихъ я и горничная моей жены; ногъ не куда было дѣвать, а ногами то и страдала жена моя.

Нашъ багажъ везли на особой почтовой телѣгѣ, на которой для его охраненія сидѣлъ мой слуга. Проѣхавъ нѣсколько станцій, онъ заявилъ мнѣ, что не можетъ ѣздить въ телѣгѣ и далѣе не поѣдетъ. Пришлось посадить его на козлы нашей колясочки вмѣстѣ съ кучеромъ, а почтовой телѣгѣ съ нашимъ багажемъ ѣхать впереди такъ, чтобы она всегда была въ виду. Колясочка едва выдерживала нашу тяжесть, но мы доѣхали до Динабурга безъ приключеній.

Я не нашелъ въ Ковно начальника XI округа путей сообщенія, генералъ-маіора Данненштерна, но отъ его сына, которому было тогда лѣтъ 16, узналъ объ исторіи по наведенію плавучаго моста на Нѣманѣ близъ Ковно въ день празднованія поляками соединенія Польши и Литвы.

Русскому читателю, конечно, любопытнѣе всякихъ воспоминаній этого времени свѣдѣнія о Польскомъ мятежѣ въ началѣ 1860 годовъ, его причинахъ и послѣдствіяхъ, но такъ какъ многое изъ этого уже описано съ большими подробностями, напр., въ запискахъ Берга, печатавшихся въ «Русскомъ Архивѣ» и вышедшихъ особою книгою, то я буду упоминать только о тѣхъ происшествіяхъ, которыя имѣли вліяніе на мои служебныя

занятія. Не могу удержаться однако же, чтобы не высказать, что, вспоминая о тогдашнихъ распоряженіяхъ русскаго правительства въ отношеніи къ Царству Польскому и о дѣйствіяхъ князя Горчакова и впослѣдствіи графа Ламберта въ Варшавѣ, волосы становятся дыбомъ у каждаго истиннаго русскаго отъ униженія, до котораго было ими доведено русское значеніе въ Польшѣ.

Къ сожалѣнію, и въ Россіи въ то же время начали проявляться разные безпорядки, но по совершенно противоположной причинѣ. Въ Польшѣ аристократія опасалась крестьянской реформы и была поддерживаема помѣщиками нашихъ западныхъ губерній, на которыя распространялся манифестъ 19 февраля 1861 г.; въ Россіи же была недовольна реакціею, начавшеюся съ этого времени,—извѣстная партія, впрочемъ весьма немногочисленная, не имѣвшая никакого значенія: она находила великое дѣло реформы недостаточнымъ.

Мой старый хорошій знакомый генералъ-лейтенантъ Григорій Ивановичъ Филипсонъ въ іюлѣ 1861 г. проѣхалъ черезъ Москву въ Петербургъ. Послѣднее время онъ состоялъ начальникомъ главнаго штаба Кавказской арміи и, по нежеланію оставаться долѣе на Кавказѣ, былъ назначенъ членомъ военнаго совѣта. Пріѣхавъ въ Петербургъ недѣли на двѣ позже Филипсона, я отъ него узналъ, что, пользуясь пребываніемъ въ Петербургѣ кавказскаго намѣстника и главнокомандующаго кавказскою арміею, онъ испросилъ себѣ назначеніе въ сенаторы, съ увольненіемъ отъ званія члена военнаго совѣта, такъ какъ онъ не хотѣлъ состоять въ зависимости отъ Д. А. Милютина, съ которымъ находился не въ хорошихъ отношеніяхъ на Кавказѣ,—и увеличеніе содержанія до 10 тыс. руб. въ годъ, согласно обѣщанію, данному ему Барятинскимъ при увольненіи его съ Кавказа.

Передавая мнѣ это, Филипсонъ говорилъ, что онъ совершенно доволенъ своимъ положеніемъ и не желаетъ болѣе никакого служебнаго назначенія. Я ему возражалъ, что, напротивъ, желательно, чтобы онъ, при крѣпкомъ его здоровьѣ, былъ назначенъ на болѣе дѣятельное поприще, на которомъ онъ могъ бы съ пользою употребить свои познанія и опытность. Онъ отговаривался, но жена его сильно меня поддерживала.

На другой день Филипсонъ объявилъ мнѣ, что мое желаніе исполнилось, что вскорѣ по моемъ уходѣ зашелъ къ нему графъ Ефимъ Васильевичъ Путятинъ (министръ народнаго просвѣщенія, генералъ-адъютантъ, адмиралъ), котораго онъ вовсе не зналъ, съ предложеніемъ поступить въ попечители С.-Петербургскаго учебнаго округа, и что онъ, полагая на этомъ мѣстѣ быть полезнымъ вообще, а такъ же своимъ дѣтямъ, принялъ предложеніе Путятина. Я замѣтилъ Филипсону, что мое желаніе было видѣть его на какомъ-либо высокомъ военномъ посту, а не въ учебномъ вѣдомствѣ, тѣмъ болѣе, что то время было весьма трудное для руководства молодежью и что ему, по причинѣ продолжительной его службы на Кавказѣ, неизвѣстны порядки учебнаго вѣдомства, а потому я предлагалъ ему отказаться отъ должности попечителя.

Но Филипсонъ возразилъ, что, по случаю выѣзда Государя въ этотъ же день въ путешествіе, докладъ объ его назначеніи, вѣроятно, уже утвержденъ. Впослѣдствіи я постоянно былъ очень близокъ съ Филипсономъ и его семействомъ, которое состояло изъ жены и семерыхъ дѣтей, а состояніе его было весьма ограниченное. Въ то время, когда начали раздавать кавказскія земли служившимъ на Кавказѣ, онъ только по моему настоянію рѣшился просить военнаго министра Д. А. Милютина ходатайствовать о пожалованіи ему земель. Ему дали 6.000 десятинъ, которыя онъ сдалъ въ аренду на первые 5 лѣтъ за 3.000 тыс. руб. въ годъ, а съ 1874 г. на 12 лѣтъ за 6.000 руб. На бывшій у него небольшой капиталъ, онъ, по моему совѣту, купилъ 30 акцій русскаго общества пароходства и торговли (черноморскія), которыхъ цѣнность со времени сдѣланной имъ покупки удвоилась.

Студенты русскихъ университетовъ послѣ 1856 г. получили разныя льготы, дававшія имъ по разнымъ частямъ нѣкоторое самоуправленіе. Реакція въ правительственныхъ сферахъ, начавшаяся съ начала 1861 г., находила нужнымъ уничтожить означенныя льготы и подчинить студентовъ довольно строгимъ правиламъ, которыя были составлены подъ руководствомъ Путятина.

Каждый студентъ долженъ былъ получить экземпляръ этихъ правилъ, подъ названіемъ матрикулы, и дать письменное обязательство въ томъ, что онъ будетъ имъ слѣдовать. Филипсонъ присутствовалъ при молебнѣ въ университетѣ передъ начатіемъ курса. Это была его первая встрѣча съ массою студентовъ, которымъ онъ при этомъ случаѣ ничего не сказалъ. Студенты выказывали, безъ особыхъ демонстрацій, свое неудовольствіе тѣмъ, что попечителемъ назначенъ военный кавказецъ, и хотя Филипсонъ носилъ мундиръ генеральнаго штаба, но они его называли казакомъ, вѣроятно, зная, что онъ былъ нѣкогда наказнымъ атаманомъ Черноморскихъ казаковъ.

Студенты, не соглашаясь давать требуемыхъ отъ нихъ письменныхъ обязательствъ, не получали матрикулъ и слѣдовательно права слушать лекціи. Въ концѣ сентября они, собравшись всѣ вмѣстѣ, отправились гурьбою изъ университета, находящагося на Васильевскомъ островѣ, по Невскому проспекту къ квартирѣ попечителя, жившаго близъ Владимірской церкви на Колокольной улицѣ.

Подойдя къ квартирѣ Филипсона, они требовали его выхода къ нимъ. Его не было дома. Приходъ студентовъ перепугалъ его жену. Я не буду подробно описывать этого происшествія и его послѣдствій; вѣроятно, ихъ описаніе появится въ запискахъ современниковъ. Скажу только, что когда послѣ означеннаго происшествія студенты пришли въ университетъ для слушанія лекцій и, найдя двери его запертыми, начали шумѣть, то многіе изъ нихъ были арестованы, при чемъ присланныя для соблюденія порядка войска били ихъ ружейными прикладами. Многіе изъ студентовъ,

понявъ, что они имѣли въ Филипсонѣ прямого своего защитника и что матрикулы были составлены безъ его вѣдома, обращались къ нему съ просьбою о защитѣ; они, чтобы не быть замѣченными, приходили поздно вечеромъ.

Но Филипсонъ, не имѣя никакого знакомства между сильными сего міра, не могъ имъ помочь ничѣмъ, кромѣ утѣшительнаго слова. Этимъ бунтомъ студентовъ (какъ его тогда называли) немедля занялся комитетъ, управлявшій Россіею во время отсутствія Государя изъ Петербурга. Филипсонъ, призванный въ этотъ комитетъ для объясненій, былъ очень недоволенъ жестокимъ отношеніемъ его членовъ къ учащейся молодежи, но такъ какъ они почти всѣ были ему незнакомы, то онъ и не зналъ, какъ и на кого подѣйствовать для ея защиты. Ему очень не понравилось мнѣніе сидѣвшаго подлѣ него генерала, величая котораго «Вашимъ Высокопревосходительствомъ», онъ спросилъ одного изъ знакомыхъ ему членовъ, зачѣмъ генерала такого-то посадили въ комитетъ, и получилъ отвѣтъ, что лицо, къ которому онъ обращался съ своими замѣчаніями, былъ принцъ Петръ Ольденбургскій.

Вскорѣ С.-Петербургскій университетъ былъ закрытъ нѣсколько времени, а Филипсонъ въ началѣ 1862 г. уволенъ отъ должности попечителя учебнаго округа. Графъ Путятинъ оставилъ должность министра народнаго просвѣщенія еще въ концѣ 1871 г. и на его мѣсто былъ назначенъ Александръ Васильевичъ Головинъ. Съ того времени Филипсонъ присутствуетъ въ департаментѣ герольдіи, не занимая никакой другой должности.

По поводу высылки войскъ противъ шумѣвшихъ студентовъ графъ П. А. Клейнмихель мнѣ сказалъ:

— Вотъ до чего дошло правительство, до необходимости употреблять ружья противъ мальчишекъ; въ мое время въ этомъ не было надобности; идешь или ѣдешь бывало по улицамъ, не только студенты, но всѣ встрѣчавшіеся дрожали.

Къ сожалѣнію, безпорядки произошли и въ Московскомъ университетѣ, студенты котораго собрались на площади генералъ-губернаторскаго дома, отъ котораго они были отогнаны полиціею, преслѣдовавшею ихъ по улицамъ. Разсказываютъ, что при этомъ полицейскіе чины нѣкоторыхъ изъ студентовъ били.

Въ сентябрѣ 1861 г. П. П. Мельниковъ былъ вызванъ Государемъ въ Крымъ, гдѣ находилась Императрица. Исторіи этого вызова я не знаю, помню только, что Чевкинъ былъ имъ недоволенъ. Это явно выказалось при мнѣ, какъ предъ отправленіемъ Мельникова въ Крымъ, такъ и вскорѣ по его возвращеніи.

Нѣкоторые говорили, что будто бы сначала вызывали Чевкина, но онъ не поѣхалъ подъ предлогомъ занятій его по преобразованію главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и тогда уже былъ вызванъ Мельниковъ. Другіе же увѣряли, что Мельниковъ былъ вызванъ Государемъ помимо Чевкина. Съ этихъ поръ начали говорить о смѣнѣ послѣдняго

и о назначеніи главноуправляющимъ путями сообщенія Мельникова. Послѣднему Императрица постоянно оказывала свое благоволеніе, которымъ Чевкинъ не пользовался.

Государь возвращался къ концу октября въ Петербургъ черезъ Москву. Для сопровожденія его по Николаевской желѣзной дорогѣ, Чевкинъ выѣхалъ 15-го октября въ Москву; я поѣхалъ съ нимъ. Въ одномъ съ нами вагонѣ, называемомъ министерскимъ, сидѣлъ свиты Его Величества генералъ-маіоръ графъ Петръ Андреевичъ Шуваловъ (впослѣдствіи генералъ-адъютантъ, генералъ отъ кавалеріи, шефъ жандармовъ и главный начальникъ III отдѣленія канцеляріи Его Величества).

До этого времени я только разъ встрѣтился съ Шуваловымъ, когда онъ былъ С.-Петербургскимъ оберъ-полиціймейстеромъ, у С.-Петербургскаго генералъ-губернатора, генералъ-адъютанта Павла Николаевича Игнатьева (впослѣдствіи предсѣдателя комитета министровъ) въ бывшемъ у послѣдняго засѣданіи объ устройствѣ въ Петербургѣ водопроводовъ, которое происходило въ одинъ изъ моихъ частныхъ пріѣздовъ изъ Москвы въ Петербургъ.

Вагонъ, въ которомъ мы ѣхали въ Москву, раздѣленъ на три отдѣленія: среднее было занято Чевкинымъ, а крайнія мною и Шуваловымъ. Чевкинъ почти весь день сидѣлъ у Шувалова и не былъ, какъ мнѣ казалось, довольно внимателенъ ко мнѣ; и то и другое мнѣ очень не нравилось.

По нашемъ пріѣздѣ въ Москву, дошло до меня свѣдѣніе, что служившій на Нижегородской дорогѣ ревизоромъ движенія Грушецкій сѣлъ на одной станціи дороги въ отдѣленіе вагона, въ которомъ сидѣла какая-то молодая дама. Послѣдняя на слѣдующей станціи въ растрепанномъ видѣ выскочила изъ вагона, заявивъ прочимъ вышедшимъ изъ вагоновъ пассажирамъ и бывшему на платформѣ станціи жандармскому унтеръ-офицеру, что сидѣвшій съ нею служащій на дорогѣ—развратникъ, и затѣмъ скрылась.

Пассажиры, сидѣвшіе въ другомъ отдѣленіи того же вагона, говорили, что они слышали черезъ перегородку шумъ въ отдѣленіи вагона, въ которомъ сидѣла эта молодая дама, и ея крики. Чевкинъ приказалъ мнѣ немедля распорядиться увольненіемъ Грушецкаго отъ службы при дорогѣ. Объ этомъ приказаніи я сообщилъ управлявшему тогда эксплоатаціею дороги отъ Москвы до Владиміра, французскому инженеру Брессону (впослѣдствіи предсѣдателю въ правленіи общества желѣзныхъ дорогъ въ Австріи, именуемыхъ Stadts Bahn), который упрашивалъ меня оставить Грушецкаго на службѣ въ обществѣ.

Я отвѣчалъ, что не имѣю права отмѣнять приказанія моего начальника, и потребовалъ, на основаніи положенія объ инспекторахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, немедленнаго увольненія Грушецкаго.

По отъѣздѣ Чевкина съ Государемъ въ Петербургъ, я поѣхалъ съ пассажирскимъ поѣздомъ осматривать Нижегородскую желѣзную дорогу, по-

которой меня сопровождали правительственный инспекторъ Казначеевъ, инженеры, завѣдывавшіе дистанціями дороги, и, за исключеніемъ Брессона, всѣ старшія лица, служившія въ ея эксплоатаціи; послѣднія были всѣ французы.

Когда я сѣлъ на ст. Пѣтушки обѣдать за общій столъ со всѣми прочими пассажирами, подошелъ ко мнѣ красивый молодой человѣкъ, который на весьма хорошемъ французскомъ языкѣ сказалъ, что желаетъ передать мнѣ нѣсколько словъ. Я, спросивъ его фамилію, отвѣчалъ, чтобы онъ говорилъ со мною по-русски, такъ какъ я употребляю иностранный языкъ въ служебныхъ дѣлахъ только съ иностранцами и не знающими русскаго языка. Онъ просилъ меня выслушать его въ особой комнатѣ, въ которую я, не проглотивъ ни ложки супа, вошелъ вмѣстѣ съ нимъ. Грушецкій очень длинно и съ экстазомъ увѣрялъ меня, что онъ оклеветанъ, но до меня уже дошли свѣдѣнія, служившія доказательствомъ противнаго.

Передъ окончаніемъ обѣда вошелъ къ намъ Казначеевъ и также съ экстазомъ началъ обвинять Грушецкаго. Служащіе на дорогѣ, услыхавъ крупный разговоръ въ нашей комнатѣ, вошли доложить мнѣ, что время отправлять поѣздъ, хотя еще оставалось нѣсколько минутъ. Я и Казначеевъ вышли въ столовую залу, куда Грушецкій бросился за нами съ ругательствами и крикомъ, что распоретъ ножемъ наши животы. Его задержали, а мы пошли по неосвѣщенной платформѣ въ нашъ вагонъ, прицѣпленный послѣднимъ въ поѣздѣ, который минутъ пять не трогался.

Въ это время Грушецкій подбѣжалъ къ нашему вагону съ кинжаломъ или большимъ ножемъ въ рукѣ, въ темнотѣ было трудно разобрать. Казначеевъ было кинулся изъ вагона, чтобы остановить ругательства Грушецкаго, но я его удержалъ, опасаясь, что послѣдній можетъ ранить Казначеева.

По пріѣздѣ поздно вечеромъ во Владиміръ, я, намѣреваясь на другой день рано утромъ ѣхать въ Нижній-Новгородъ для осмотра строившейся желѣзной дороги, написалъ отношеніе Владимірскому губернатору, въ которомъ изложилъ означенное происшествіе и просилъ произвести слѣдствіе. Губернаторъ распорядился задержаніемъ Грушецкаго и доставленіемъ его во Владиміръ.

Задержанный Грушецкій, конечно, съ помощью своихъ прежнихъ сослуживцевъ по желѣзной дорогѣ, соскочилъ съ поѣзда во время его хода и скрылся въ лѣсу. Отысканный впослѣдствіи полиціею, онъ былъ привезенъ во Владиміръ и посаженъ подъ арестъ. Протокола объ упомянутомъ происшествіи составлено не было. Кто были пассажиры въ поѣздѣ, было неизвѣстно. Другіе свидѣтели были или мнѣ подчиненныя лица, или сослуживцы Грушецкаго.

Чевкинъ, по возвращеніи моемъ въ Петербургъ, вызывалъ къ себѣ бывшаго тогда директоромъ департамента министерства юстиціи Михаила Ивановича Топильскаго (умершаго сенаторомъ въ 1873 г.) для совѣщанія съ нимъ о томъ, какъ слѣдуетъ дѣйствовать въ этомъ дѣлѣ, но ничего толко-

ваго отъ него не узналъ. Грушецкій писалъ изъ-подъ ареста письма ко мнѣ и къ Казначееву, прося насъ прекратить это дѣло, въ виду его бѣдственнаго положенія и приближавшихся родовъ его жены.

Казначеевъ, самъ всегда очень нуждавшійся, посылалъ ему на прожитокъ по 50 р. въ мѣсяцъ, а я не обращалъ никакого вниманія на ходъ дѣла. Знаю только, что оно кончилось ничѣмъ. Грушецкій черезъ нѣсколько мѣсяцевъ былъ выпущенъ изъ-подъ ареста и послѣ того писалъ ко мнѣ письмо о дозволеніи ему вступить на службу по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ и даже просилъ моего ходатайства за него у дорожныхъ управленій; я ему ничего не отвѣчалъ.

Въ 1868 г., при посѣщеніи мною завода Гартмана въ Хемницѣ, я видѣлъ въ немъ Грушецкаго, который былъ въ это время пріемщикомъ паровозовъ, изготовляемыхъ на этомъ заводѣ по порученію какого-то русскаго частнаго общества желѣзныхъ дорогъ.

Въ дальнѣйшей моей поѣздкѣ въ коляскѣ до Нижняго-Новгорода меня сопровождалъ Казначеевъ и директоръ по устройству желѣзной дороги французскій инженеръ Помье, имѣвшій свой экипажъ, но помѣстившійся на козлахъ моей коляски. Въ нѣсколькихъ верстахъ отъ Владиміра строился мостъ на р. Нерли. На этой работѣ узналъ я, что Помье бьетъ русскихъ рабочихъ, ударяя ихъ ногою подъ животъ между ногами. Самые ничтожные французы, присматривавшіе за работами, били рабочихъ, и когда подрядчикъ Андрей Никитинъ, Владимірскій городской голова, имѣвшій высшую золотую медаль на шеѣ, именно на Андреевской лентѣ, хотѣлъ удержать одного изъ нихъ отъ побоевъ, то послѣдній ударилъ и Никитина. Кто-то при моемъ осмотрѣ работъ моста на Нерли спросилъ у каменьщика, зачѣмъ онъ не отплатилъ Помье за побои побоями же, онъ отвѣчалъ, что не смѣлъ бить генерала, да еще французскаго. Помье носилъ въ дорогѣ красные штаны, которые тогда въ Россіи носили только одни генералы при парадной формѣ, а потому его и считали генераломъ.

Дѣло, начатое Никитинымъ о побояхъ, ему причиненныхъ французомъ-пикеромъ, было прекращено во исполненіе желанія бывшаго тогда французскимъ посломъ герцога Монтебелло.

Мостъ на р. Нерли подвергался разнымъ бѣдамъ: одинъ изъ его быковъ былъ опрокинутъ весенними водами, по спадѣ которыхъ этотъ быкъ виднѣлся цѣлымъ монолитомъ на днѣ неглубокой рѣки. На берегу виденъ былъ столбъ, къ которому французы, надзиравшіе надъ мостовыми работами, привязали быкъ, когда онъ началъ наклоняться. Русскіе рабочіе и крестьяне подсмѣивались надъ ихъ надеждою удержать такимъ образомъ огромный быкъ отъ паденія, говоря, что весна пришла, быкъ собирался на лугъ, французы привязали его къ столбу, а онъ силился уйти и упалъ.

Послѣ паденія быка, въ слѣдующую зиму каменныя работы при мостѣ производились въ нарочно устроенныхъ временныхъ строеніяхъ, которыя сгорѣли, при чемъ были повреждены известковые камни, положенные

въ быки, которые черезъ это потребовали перестройки. И такъ мостъ этотъ потерпѣлъ и отъ воды и отъ огня, который въ 1865 г., при проходѣ по немъ поѣзда, зажегъ еще его половую настилку.

Работы на Галицкомъ мосту черезъ р. Клязьму производились медленно и изъ дурныхъ матеріаловъ, а нѣсколько большихъ кирпичныхъ трубъ на желѣзной дорогѣ требовали, по значительности трещинъ въ сводахъ, устояхъ и ихъ крыльяхъ, или перестройки или большихъ работъ для ихъ исправленія. Малыя кирпичныя трубы, которыя, по недостаточной глубинѣ фундаментовъ подъ ихъ устоями, почти всѣ развалились весною, были вновь перестроены до моего проѣзда по линіи. Та же недостаточная глубина фундаментовъ и неправильная кладка были причиною поврежденій въ большихъ кирпичныхъ трубахъ.

Необходимость устраивать болѣе глубокіе фундаменты подъ устои кирпичныхъ трубъ, по причинѣ замерзанія земли на большую глубину, была неоднократно указана Помье, но онъ не хотѣлъ вѣрить разрушающему дѣйствію земли во время весенней оттепели.

Чевкинъ, по возвращеніи моемъ въ Петербургъ, нашелъ нужнымъ написать совѣту главнаго общества объ удаленіи Помье отъ должности директора работъ Нижегородской желѣзной дороги. Французскіе инженеры, приглашенные главнымъ обществомъ, получали отъ приглашавшихъ обѣщаніе, что въ случаѣ хорошаго веденія порученныхъ имъ работъ, по окончаніи послѣднихъ, имъ будутъ выданы, сверхъ ежегоднаго содержанія, особыя преміи. Помье обѣщано было преміи 40 тыс. руб.

Чевкинъ, въ виду дурного производства порученныхъ Помье работъ и неокончанія ихъ, находилъ, что ему не слѣдуетъ выдавать преміи, но послѣ долгихъ преній объ этомъ предметѣ и вмѣшательства французскаго посла Монтебелло полная премія была выдана Помье, удаленному по требованію Чевкина отъ должности директора работъ. Эта выдача послужила дурнымъ прецедентомъ: Колиньонъ и всѣ другіе французскіе инженеры, вскорѣ удалившіеся изъ Россіи, получили также преміи, составившія весьма значительную сумму, несмотря на то, что они дурно вели работы, уѣхали до ихъ окончанія, и что многіе изъ нихъ не могли представить доказательствъ въ томъ, что получили обѣщанія на полученіе преміи; было даже весьма сомнительно, чтобы нѣкоторымъ изъ нихъ были даны эти обѣщанія.

Помню, что въ выдачѣ премій французскимъ инженерамъ почему-то всего болѣе обвиняли члена совѣта главнаго общества Кербедза, который, какъ говорили, устроилъ выдачу въ угожденіе учредителю этого общества и члену совѣта барону Штиглицу.

Въ Ковровѣ мостъ черезъ Клязьму строился по проекту, составленному французскими инженерами. Производителемъ работъ былъ инженеръ поручикъ Духовской, съ которымъ я тогда познакомился. Работы по мосту производились хорошо и изъ хорошихъ матеріаловъ, но отверстія мо-

ста были недостаточны для пропуска необыкновенныхъ весеннихъ водъ 1868 г., такъ что онѣ снесли мостъ, который замѣненъ новымъ.

Вообще французскіе инженеры, проектируя мосты, давали имъ слишкомъ малыя отверстія, не допуская, чтобы количество протекающей весенней воды столь значительно превышало нормальный расходъ воды въ рѣкахъ. Колиньонъ говорилъ, что, при опредѣленіи поверстной стоимости желѣзныхъ дорогъ, онъ не расчитывалъ на необходимость устройства на нашихъ рѣкахъ, столь бѣдныхъ водою въ обыкновенное время, значительныхъ мостовъ! Вотъ его выраженія: «Pouvait-on prévoir que dans ce pays il faudra construire des ponts considérables, indispensables pendant quelques jours du printemps».

Въ Ковровѣ жилъ начальникъ участка по устройству дороги, французъ, служившій въ французскихъ линейныхъ войскахъ и возведенный главнымъ обществомъ въ инженеры вмѣстѣ съ разными ремесленниками и, между прочимъ, парикмахерами. Нѣкоторые изъ французовъ, получившихъ рекомендательныя письма къ Колиньону, когда онъ, приглашенный въ главные директоры, еще не выѣзжалъ въ Россію, услыхавъ, что онъ опредѣляетъ ихъ на мѣста, требующія инженерныхъ знаній, заявляли о своей неподготовленности, но онъ все же ихъ посылалъ въ Россію, говоря: «Allez toujours en Russie; on y fixera votre position». Лоббе, начальникъ Ковровскаго участка, пригласилъ обѣдать меня и Казначеева. Мы не имѣли повода отказаться, но Духовской, бывшій его подчиненнымъ, съ нимъ не ладилъ и, хотя былъ также приглашенъ, не пошелъ къ нему обѣдать.

По возвращеніи въ Петербургъ, я представилъ Чевкину о всѣхъ безпорядкахъ по постройкѣ и эксплоатаціи Нижегородской желѣзной дороги, а также о томъ, что главный инспекторъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, по существующему положенію, не имѣетъ никакой возможности не только предупредить, но даже и прекратить эти безпорядки, и потому просилъ меня уволить отъ должности главнаго инспектора, въ которой я ни для кого не могу быть полезенъ.

Чевкинъ возразилъ, что онъ во мнѣ видитъ своего «alter ego» по желѣзнымъ дорогамъ, что я уже былъ для него весьма по нимъ полезенъ, при чемъ прибавилъ въ шутку, что болѣе трехъ мѣсяцевъ не читалъ донесеній инспектора Нижегородской дороги Казначеева, такъ какъ они поступаютъ теперь не къ нему, а ко мнѣ, и что это уже значительно облегчаетъ его занятія.

Казначеевъ имѣлъ способность писать много, увлекался національными стремленіями и желаніемъ возвысить свое положеніе тѣмъ, что онъ— представитель правительства, и за отсутствіемъ Императора и непосредственныхъ начальниковъ, представляетъ его предъ агентами частнаго общества, которыхъ онъ называлъ всѣхъ безъ различія купеческими приказчиками. Сверхъ того, часто цѣлыя страницы его донесеній были написаны непонятно; надо было употреблять много времени, чтобы отгадать, что онъ хотѣлъ сказать, и это не всегда удавалось.

Инженеръ Павелъ Захарьевичъ Клевецкій (впослѣдствіи управляющій Московско-Курскою желѣзною дорогою, дѣйствительный статскій совѣтникъ), большой шутникъ и пріятель Казначеева, разсказываетъ, что одинъ инженеръ, получившій отъ послѣдняго отношеніе, котораго онъ не могъ понять, просилъ Клевецкаго, какъ болѣе привычнаго къ слогу Казначеева, разъяснить ему смыслъ отношенія, но Клевецкій также ничего не понялъ и указалъ Казначееву на безсмыслицу присланной имъ бумаги. Клевецкій прибавлялъ къ этому разсказу, что на это Казначеевъ замѣтилъ, что смыслъ отношенія перевранъ писаремъ, который его переписывалъ, а когда Клевецкій возразилъ, что бумага писана рукою Казначеева, послѣдній отвѣчалъ, что писарь диктовалъ, а онъ писалъ.

Конечно, это шутка, но характеризующая Казначеева, который былъ по многимъ причинамъ скучнымъ подчиненнымъ. Онъ говорилъ много, въ экстазѣ требовалъ принятія ультра-православныхъ, ультра-національныхъ и ультра-правительственныхъ мѣръ въ обществѣ, котораго капиталисты и агенты состояли изъ иновѣрцевъ и иностранцевъ и котораго права были опредѣлены утвержденнымъ уставомъ. При этомъ надо сказать, что Казначеевъ—человѣкъ честный, усердный сообразно своимъ понятіямъ и сильно раненый подъ Карсомъ. Все это поставляло его начальниковъ въ необходимость быть снисходительнымъ къ его недостаткамъ, особливо въ виду того, что раненые очень рѣдки между инженерами путей сообщенія.

Чевкинъ, по донесенію моему о Нижегородской желѣзной дорогѣ, составилъ, для опредѣленія средствъ къ улучшенію ея положенія, комиссію подъ моимъ предсѣдательствомъ, назначивъ въ нее правительственныхъ членовъ совѣта главнаго общества и С.В. Кербедза, члена того же совѣта по избранію акціонеровъ. Я не буду подробно излагать принятыхъ комиссіею мѣръ; скажу только, что я во время засѣданій этой комиссіи въ первый разъ обратилъ вниманіе на недобросовѣстное отношеніе къ дѣлу Кербедза, который въ ней громко и даже съ крикомъ защищалъ лишь выгоды главнаго общества, часто только кажущіяся и явно вредныя послѣднему по своимъ послѣдствіямъ.

Мои служебныя занятія въ Петербургѣ, сверхъ текущей переписки по инспекціямъ, состояли въ осмотрѣ Петербургскихъ станцій Варшавской и Петергофской желѣзныхъ дорогъ, при чемъ я изучалъ разныя желѣзнодорожныя службы, подвижной составъ и другія принадлежности желѣзныхъ дорогъ. Каждый четвергъ вечеромъ я докладывалъ Чевкину наиболѣе интересныя изъ полученныхъ мною въ послѣдніе семь дней бумагъ и тѣ, по которымъ требовались его разрѣшенія.

Мои доклады по четвергамъ продолжались до назначенія Рейтерна въ началѣ 1862 г. министромъ финансовъ. Тогда Чевкинъ предложилъ мнѣ другой вечеръ для моихъ докладовъ. Я узналъ, что у Чевкина каждый четвергъ вечеромъ бывалъ Рейтернъ, имѣвшій на другой день докладъ у Государя. Это продолжалось около полугода, по прошествіи котораго мои доклады Чевкину были снова назначены по четвергамъ.

Сверхъ этихъ обычныхъ докладовъ Чевкинъ давалъ мнѣ разныя порученія по службѣ. При полученіи сколько-нибудь важной бумаги по желѣзнымъ дорогамъ, эксплоатація которыхъ была совершенно новымъ предметомъ въ Россіи, онъ вызывалъ меня и отдавалъ эту бумагу съ приказаніемъ изучить изложенное въ бумагѣ по законодательствамъ и обычаямъ Западной Европы, присовокупляя, что онъ передаваемой мнѣ бумаги не читалъ, а проситъ ее ему доложить вмѣстѣ съ моими справками и заключеніемъ. Когда я привозилъ обратно Чевкину бумагу, разсмотрѣнную мною съ разныхъ сторонъ, онъ находилъ всегда еще какія-нибудь стороны, мною упущенныя, при чемъ оказывалось, что бумага имъ была прочитана до ея передачи мнѣ. Указываемыя Чевкинымъ стороны большею частью не имѣли значенія, но упоминаю объ этомъ, чтобы показать, какъ многосторонне обсуждались имъ всѣ дѣла.

Дѣйствительно, я не встрѣчалъ другого человѣка столь усердно и добросовѣстно относившагося къ служебнымъ занятіямъ и притомъ одареннаго критическимъ умомъ, но, по своей нерѣшительности и мелочности, онъ не былъ хорошимъ администраторомъ. Занимался онъ безпрерывно съ утра до поздней ночи, ложась спать въ 4-мъ часу по полуночи; постоянно обращалъ вниманіе на подробности дѣла, которыя часто отвлекали его отъ сущности.

Всѣ получаемыя имъ бумаги онъ прочитывалъ съ большимъ вниманіемъ и клалъ на нихъ резолюціи, часто слишкомъ длинныя. Онъ интересовался моими частными дѣлами, а именно, неполученіемъ мною оброка изъ имѣнія жены моей и дѣломъ по продажѣ ея земли, заложенной по неисправнымъ откупамъ Абазы; собирался мнѣ помочь по этимъ дѣламъ, но вся его помощь ограничилась передачею Валуеву, бывшему тогда министромъ внутреннихъ дѣлъ, о неплатежѣ оброка крестьянами въ имѣніи жены моей и о затрудненіи, въ которое я черезъ это поставленъ. Состоявшіе при мнѣ инженеры Перотъ и Кипріяновъ были мною постоянно занимаемы разсмотрѣніемъ передаваемыхъ мнѣ на заключеніе проектовъ, представленныхъ разными учрежденіями и лицами на устройство желѣзныхъ дорогъ по новымъ направленіямъ, а также постановленій по существующимъ дорогамъ.

Кипріяновъ, между прочимъ, представилъ мнѣ большую статью по предположеніямъ, представленнымъ Кавказскимъ намѣстникомъ генералъ-фельдмаршаломъ княземъ Барятинскимъ, по устройству желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ и въ Закавказскомъ краѣ.

Въ Петербургѣ я сдѣлался еще болѣе домосѣдомъ, чѣмъ въ Москвѣ. Изъ друзей и товарищей моего двоюроднаго брата барона А. А. Дельвига оставались только П. А. Плетневъ, женившійся во второй разъ на молодой дѣвицѣ, и М. А. Яковлевъ (бывшій сенаторомъ).

Плетневъ, какъ ректоръ, жилъ въ зданіи университета на Васильевскомъ островѣ, и по отдаленности его жилища отъ моего я бывалъ у него рѣдко, а у Яковлева еще рѣже. Въ зиму 1861—1862 г. я былъ по суббо-

тамъ на вечерахъ у Александра Петровича Мельникова, имѣвшаго казенную квартиру въ домѣ придворнаго конюшеннаго вѣдомства, въ которой жилъ и П. П. Мельниковъ, довольствуясь въ ней всего одною комнатою. Былъ назначенъ день, въ который полагалось и у меня по вечерамъ собираться еженедѣльно. На вечерахъ бывали П. П. Мельниковъ, П. А. Языковъ, П. Ф. Четвериковъ, бывшій начальникъ VII (Могилевскаго) округа путей сообщенія и назначенный въ это время членомъ совѣта главнаго управленія, и другіе, но какъ-то эти вечера не клеились и вскорѣ вовсе прекратились, къ большому моему и жены моей удовольствію.

Родственница жены моей, жившая нѣсколько времени въ домѣ моей тещи, Александра Васильевна Воронецъ, отыскала жену и съ того времени еженедѣльно посѣщаетъ насъ. А. В. Воронецъ замѣчательна тѣмъ, что наскучивъ деревенскою жизнію на счетъ небогатой матери, она, не имѣя ровно никакихъ средствъ къ жизни, поселилась въ Петербургѣ, гдѣ давала уроки, за которые получала самое ничтожное вознагражденіе, такъ какъ и сама не имѣла большого образованія. Она нанимала небольшую комнату за 5 руб. въ мѣсяцъ и ѣла, что Богъ послалъ. Несмотря на это, она постоянно была всѣмъ довольна и хотя, по возобновленіи ея знакомства съ моею женою, послѣдняя старалась улучшить ея положеніе, но А. В. Воронецъ продолжала еще 10 лѣтъ трудиться, чтобы составить самый ничтожный капиталецъ. Теперь она живетъ процентами съ него, а равно пособіемъ жены моей, а еще болѣе пособіемъ, доставляемымъ ей Розаліею Ипполитовною Посьетъ. Все вмѣстѣ взятое весьма незначительно, но А. В. Воронецъ умѣетъ обходиться малымъ и всегда быть довольною. Она очень оригинальная, но весьма достойная личность.

Въ VII главѣ «Моихъ воспоминаній» я упомянулъ, что другъ жены моей княгиня Розалія Ипполитовна Максутова, овдовѣвъ, получила мѣсто наставницы при дочеряхъ великаго князя Константина Николаевича. По пріѣздѣ жены моей въ Петербургъ, она видалась съ Максутовой такъ часто, какъ позволяли занятія послѣдней. У нея жена моя познакомилась съ ея помощницею Распоповою, весьма умною и образованною, но излишне экзальтированною дѣвицею. Распопова бывала у насъ также довольно часто.

Максутова пробыла четыре года при дочеряхъ великаго князя. Она была умная и образованная воспитательница, съ прекраснымъ характеромъ и замѣчательнымъ тактомъ; однимъ словомъ, нельзя было найти лучшей. Такъ долго и понимала ее великая княгиня Александра Іосифовна, но вдругъ перемѣнилась и довела княгиню Максутову, наитерпѣливѣйшую въ свѣтѣ женщину, до необходимости оставить выгодное для нея мѣсто и покинуть любимыхъ ею великихъ княженъ, съ перспективою, не имѣя ни гроша денегъ, отыскивать мѣсто помощницы директрисы, или даже классной дамы въ какомъ-нибудь казенномъ заведеніи.

Впрочемъ, княгиня Максутова никогда не заводила рѣчи о претерпѣнныхъ ею неудовольствіяхъ, о которыхъ я слышалъ отъ постороннихъ лицъ.

До пріисканія себѣ мѣста въ одномъ изъ казенныхъ женскихъ учебныхъ заведеній, княгиня Максутова переѣхала къ намъ. По малости нашей квартиры, мы не могли ей дать особой комнаты и принуждены были раздѣлить дѣвичью на двѣ половины: въ одной изъ нихъ помѣстилась княгиня Максутова.

Несмотря на то, что ей было въ это время 44 года отъ роду, она сохранила замѣчательную красоту. Сверхъ того, она могла нравиться особымъ благородствомъ обращенія и привлекательною женственностію. А. С. Горковенко, оставившій незадолго передъ этимъ мѣсто воспитателя при великомъ князѣ Николаѣ Константиновичѣ, былъ влюбленъ въ нее. Въ послѣднее время явился ему соперникъ, воспитатель великаго князя Александра Александровича, свиты Его Величества контръ-адмиралъ Константинъ Николаевичъ Посьетъ (впослѣдствіи попечитель великаго князя, генералъ-адъютантъ, вице-адмиралъ). Оба они, бывъ моложе княгини Максутовой, сдѣлали предложеніе жениться на ней.

Посьетъ былъ старше Горковенко и положительнѣе, а потому благоразуміе взяло верхъ, и княгиня Максутова у насъ въ домѣ сдѣлалась невѣстою Посьета. Свадьба ихъ была весною 1862 года. Жена моя была посаженною матерью. Съ того времени Посьеты, помѣщенные зимою въ Зимнемъ, а лѣтомъ въ Царскосельскомъ дворцѣ, часто видятся съ нами. Р. И. Посьетъ осталась попрежнему лучшимъ другомъ жены моей. Эта дружба въ особенности была дорога ей во время частыхъ и продолжительныхъ путешествій съ великимъ княземъ ея мужа, котораго доброту, честное направленіе и всѣ прочія добрыя качества мы вскорѣ вполнѣ оцѣнили.

Въ началѣ 1862 года было окончено устройство Волго-Донской желѣзной дороги. Чевкинъ, находя мое пребываніе въ Петербургѣ для службы необходимымъ, назначилъ для освидѣтельствованія дороги комиссію подъ предсѣдательствомъ члена совѣта главнаго управленія путей сообщенія, Четверикова, которому вмѣстѣ съ тѣмъ было поручено составить проектъ улучшенія низовья р. Дона и начать работы по этому порученію. Къ работамъ приступлено лѣтомъ 1862 года, онѣ продолжались и въ послѣдующіе годы, но ими теченіе Дона нисколько не улучшено.

Волго-Донская дорога, имѣющая протяженія 73 версты, открыта для движенія 5-го марта, а 18-го числа того же мѣсяца открыта Гельсингфорсъ-Тавастгустская желѣзная дорога, имѣющая протяженія 100 верстъ. Послѣдняя, по нахожденію ея въ Финляндіи, отъ меня не зависѣла, первая же поступила въ вѣдѣніе инспекціи желѣзныхъ дорогъ. Инспекторомъ на нее былъ назначенъ инженеръ путей сообщенія штабсъ-капитанъ Гольмстремъ (впослѣдствіи статскій совѣтникъ, помощникъ инспектора Московско-Курской желѣзной дороги), мало способный, но назначенный инспекторомъ потому, что онъ завѣдывалъ мѣстною судоходною дистанціею на р. Донѣ, а имѣть особаго инспектора на столь незначительной дорогѣ не находили нужнымъ. Вскорѣ въ число членовъ правленія этой дороги по-

ступилъ состоявшій при мнѣ инженеръ-подполковникъ Гиларій Ѳадѣевичъ Перотъ. Онъ, по назначеніи его мѣстнымъ распорядителемъ по дорогѣ и связанному съ нею пароходству, оставилъ свою службу при мнѣ.

Вообще положенные при главномъ инспекторѣ два инженера, получавшіе по штату по 600 руб. содержанія, сверхъ ничтожнаго оклада по чинамъ, оставались при мнѣ недолго, именно пока не находили мѣста съ бо́льшимъ содержаніемъ. Такимъ образомъ, въ продолженіе 7½ лѣтъ занятія мною должности главнаго инспектора, на означенныхъ мѣстахъ, кромѣ названныхъ Перота и Кипріянова, перебывали: полковникъ, впослѣдствіи генералъ-маіоръ, Василій Степановичъ Семичевъ (очень короткое время), штабсъ-капитанъ, впослѣдствіи надворный совѣтникъ, Николай Евграфовичъ Ададуровъ (состоялъ при мнѣ два раза), капитанъ, впослѣдствіи дѣйствительный статскій совѣтникъ, Ѳеодоръ Ивановичъ Энрольдъ; капитанъ, впослѣдствіи коллежскій совѣтникъ, Петръ Антоновичъ Борейша; капитанъ, впослѣдствіи статскій совѣтникъ, Модестъ Александровичъ Ратьковъ-Рожновъ, и штабсъ-капитанъ, впослѣдствіи дѣйствительный статскій совѣтникъ, Петръ Александровичъ Фадѣевъ. Послѣдніе двое состояли при мнѣ до увольненія изъ званія главнаго инспектора. Изо всѣхъ означенныхъ инженеровъ наиболѣе учеными были Энрольдъ и Борейша, но первый ничего у меня не дѣлалъ, постоянно отговариваясь профессорскими занятіями въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія. Самый же полезный и добросовѣстный между ними былъ Фадѣевъ, и я очень радъ, что его скоро выдвинули впередъ по службѣ. Онъ теперь (1874 г.) состоитъ чиновникомъ IV класса при министрѣ путей сообщенія и правительственнымъ директоромъ въ правленіи Уральской (горнозаводской) желѣзной дороги.

Весною 1862 года предполагалось открытіе участка С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги между Динабургомъ и Ковно. Для его осмотра была назначена комиссія подъ моимъ предсѣдательствомъ. Въ числѣ членовъ комиссіи былъ Ф. И. Таубе, постоянно назначавшійся во всѣ комиссіи для освидѣтельствованія дорогъ передъ ихъ открытіемъ. Онъ весьма усердно и добросовѣстно осматривалъ всѣ подробности пути и принадлежностей дороги.

Взявъ экстренный поѣздъ, я подробно осмотрѣлъ устройство участка дороги отъ Петербурга до Динабурга и дорогу отъ послѣдняго города до Риги, а также и службу движенія по нимъ. Освидѣтельствовавъ затѣмъ участокъ отъ Динабурга до Ковно на протяженіи 257 верстъ, который и былъ открытъ для движенія 9 мая 1862 года, я осмотрѣлъ строющуюся часть С.-Петербурго-Варшавской дороги отъ Ландварово до Варшавы.

Въ Вильнѣ встрѣтилъ меня начальникъ строющагося участка отъ Вильны до Ланъ на границѣ Царства Польскаго, французскій инженеръ путей сообщенія Бларамбергъ, сдававшій въ это время означенный участокъ русскому инженеру путей сообщенія капитану Поплавскому (впослѣдствіи статскій совѣтникъ). Я и инспекторъ дороги Граве, въ сопрово-

жденіи означенныхъ двухъ лицъ и ихъ подчиненныхъ, ѣхали въ небольшомъ вагонѣ, на одномъ концѣ котораго была довольно большая открытая платформа для удобнѣйшаго осмотра пути.

Бларамбергъ былъ человѣкъ образованный и пользовался вообще лучшею репутаціею, чѣмъ другіе инженеры, приглашенные въ Россію на работы главнаго общества. Русскіе инженеры были недовольны только его высокомѣрнымъ обращеніемъ. Выѣхавъ изъ Вильны, я и всѣ сопровождавшіе меня, за исключеніемъ Бларамберга, сѣли на стулья, поставленные на платформу; онъ же первыя три станціи стоялъ возлѣ меня, давая подробныя объясненія по дѣлаемымъ мною вопросамъ. Ѣхавшіе со мною въ поѣздѣ русскіе инженеры нѣсколько разъ просили меня предложить Бларамбергу сѣсть, но я, полагая, что онъ продолжаетъ стоять не изъ уваженія къ моему званію, долго не рѣшался дѣлать ему это предложеніе и сдѣлалъ его только на третьей станціи. Бларамбергъ имъ немедля воспользовался. Это служитъ новымъ доказательствомъ, какъ униженно себя держатъ французскіе чиновники не только передъ своими начальниками, но и вообще передъ лицами, выше ихъ поставленными, и тѣмъ болѣе непонятно, что я собственно, какъ главный инспекторъ, никогда не былъ начальникомъ Бларамберга, который, сверхъ того, получивъ увольненіе отъ своей должности, уже сдавалъ ее.

По дорогѣ я заѣзжалъ ночевать въ с. Чижово, близъ Чижовской станціи желѣзной дороги, къ польскому эмигранту (фамилію позабылъ), котораго главное общество, послѣ долгаго его пребыванія за границею, пригласило въ число своихъ инженеровъ. Онъ опасался, что съ удаленіемъ французскихъ инженеровъ и ему придется оставить службу въ главномъ обществѣ, затѣмъ удалиться изъ любезной ему отчизны. Онъ увѣрялъ, что попалъ въ число эмигрантовъ въ 1831 году по молодости лѣтъ, а теперь, состарѣвшись, хлопочетъ только о покоѣ себѣ и своимъ дѣтямъ и сдѣлался человѣкомъ весьма преданнымъ Россіи. Жена его, француженка, и двѣ взрослыя дочери, которыя весь вечеръ пѣли и играли на фортепіано, были очень любезны. Всѣ завѣренія эмигранта ни къ чему не послужили: онъ былъ уволенъ отъ службы въ главномъ обществѣ и уѣхалъ за границу.

Въ 1864 году я его видѣлъ въ Висбаденѣ, гдѣ онъ мнѣ подалъ прошеніе о принятіи его на службу въ одно изъ русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ. Я ему заявилъ, что это отъ меня не зависитъ, но согласно его просьбѣ выдалъ ему свидѣтельство за моей подписью о занятіяхъ его въ главномъ обществѣ.

Варшавы я не видалъ съ 1849 года. Я нашелъ въ ней какую-то мертвенность, но эта тишина видимо предвѣщала бурю. Временнымъ намѣстникомъ Царства Польскаго и главнокомандующимъ въ немъ войсками былъ генералъ-адъютантъ графъ Лидерсъ. Въ это время русское правительство, несмотря на разныя злобныя демонстраціи аристократіи, шляхты и средняго сословія противъ Россіи и ея мѣстныхъ въ Польшѣ администрато-

ровъ, склонялось все болѣе и болѣе къ дарованію новыхъ льготъ Царству Польскому.

По мысли маркиза Гонзаго графа Велепольскаго, никогда нигдѣ не служившаго и вдругъ пожалованнаго въ дѣйствительные тайные совѣтники и какимъ-то высшимъ русскимъ орденомъ, предположено было управленіе Царства Польскаго совершенно отдѣлить отъ управленія Имперіи съ тѣмъ, чтобы Царство было соединено съ Россіей только въ лицѣ Императора и Царя. Великій князь Константинъ Николаевичъ назначенъ былъ намѣстникомъ Царства, а Велепольскій главнымъ начальникомъ гражданскаго управленія, въ которомъ всѣ чиновники должны были быть поляки, и ничтожное число бывшихъ въ Царствѣ русскихъ гражданскихъ чиновниковъ были уволены. При этомъ бывшій Варшавскій округъ путей сообщенія былъ переименованъ въ управленіе путей сообщенія въ Царствѣ и начальникомъ этого управленія и вмѣстѣ членомъ совѣта Царства назначенъ былъ инженеръ путей сообщенія генералъ-маіоръ Кербедзъ, который вмѣстѣ съ тѣмъ оставался и членомъ совѣта главнаго общества.

Этотъ совѣтъ, пользуясь переѣздомъ Кербедза въ Варшаву и имѣя въ виду увольненіе обоихъ начальниковъ участковъ дороги между Ландваровымъ и Варшавой, французскихъ инженеровъ, поручилъ ему главное наблюденіе за окончаніемъ работъ на этихъ участкахъ. Кербедзъ еще весною 1862 года находилъ, что устройство дороги доведено до того, что возможно по ней открыть движеніе. Я и инспекторъ дороги Граве не раздѣляли этого мнѣнія и опасались, что движеніе по дорогѣ затруднитъ ея окончаніе въ скоромъ времени, которое мы признавали необходимымъ. Однакоже Кербедзъ добился того, что Чевкинъ разрѣшилъ, не открывая офиціальнаго движенія, дозволить перевозку грузовъ подъ особою отвѣтственностью Кербедза. Послѣдній, съ согласія совѣта главнаго общества, открылъ товарное движеніе по составленнымъ имъ правиламъ, которыя всякій грузоотправитель обязывался исполнять особою подпискою. Это распоряженіе однако не пособило: главному обществу пришлось заплатить большія деньги за сожженные паровозными искрами, во время этихъ перевозокъ, грузы и другія потери таковыхъ и, между прочими, около 40 тыс. руб. военному инженеру генералъ-лейтенанту Ганзену за сгорѣвшее его имущество, по выигранному имъ въ судахъ процессу.

Вообще безпорядковъ по движенію грузовъ на означенныхъ двухъ участкахъ, до офиціальнаго открытія на нихъ движенія, было очень много, частію по неустройству дороги, а частію по неопытности личнаго состава и въ особенности по его недостаточности, такъ какъ Кербедзъ, по своему обыкновенію, экономничалъ вездѣ, гдѣ не слѣдовало. Такимъ образомъ, главное общество не только ничего не выиграло отъ перевозки грузовъ по желѣзной дорогѣ между Вильною и Варшавою, но еще потерпѣло убытки.

Общество С.-Петербургскихъ водопроводовъ приступило въ 1859 году къ устройству водоснабженія въ столицѣ по проекту, составленному ин-

женеромъ путей сообщенія генералъ-маіоромъ П. И. Палибинымъ (впослѣдствіи тайный совѣтникъ и членъ строительной конторы министерства Двора). Проектъ потребовалъ многихъ измѣненій во время исполненія. Заказъ водоподъемныхъ паровыхъ машинъ, равно какъ укладка чугунныхъ водопроводныхъ трубъ, были неудачны. Все это было причиною значительнаго пониженія акцій общества и неоднократной перемѣны управляющаго водопроводными работами.

Въ 1861 году этимъ управляющимъ былъ состоявшій при мнѣ, по моему званію главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. А. Кипріяновъ, бывшій въ то же время и директоромъ правленія общества С.-Петербургскихъ водопроводовъ. Онъ предложилъ новыя измѣненія въ проектѣ водоснабженія, которыя, по настоянію Палибина, также бывшаго директоромъ правленія общества, не были утверждены.

Это повело къ печатной полемикѣ между большинствомъ членовъ правленія и Кипріяновымъ, который, напечатавъ рѣзкія возраженія противъ замѣчаній правленія на его предположенія, не задолго до назначенія меня главнымъ инспекторомъ, оставилъ мѣсто директора правленія и управляющаго работами по снабженію водою Петербурга.

Петербургская городская дума, въ зиму 1861—1862 годовъ, обратилась ко мнѣ съ просьбой ознакомиться съ ходомъ дѣлъ по водоснабженію и объяснить въ общемъ присутствіи думы мое мнѣніе о томъ, что необходимо для приведенія водоснабженія въ надлежащій видъ. Вслѣдствіе этого, я въ полномъ собраніи думы словесно изложилъ мое заключеніе и отвѣчалъ на многіе вопросы, предлагавшіеся ея членами. Я былъ, что называется, въ ударѣ и мое изложеніе показалось всѣмъ столь яснымъ, а замѣчанія столь правильными, что въ думѣ торжественно меня благодарили.

Вслѣдъ за этимъ правленіе общества С.-Петербургскихъ водопроводовъ пригласило меня заняться изложеніемъ на бумагѣ моихъ мнѣній и составленіемъ нужныхъ чертежей при помощи техниковъ общества: инженера путей сообщенія капитана Соколова (нынѣ умершаго), инженеръ-технолога Бурова, извѣстнаго предложеннымъ имъ впослѣдствіи способомъ удаленія городскихъ нечистотъ въ С.-Петербургѣ, и другихъ. Вскорѣ оказалось, что правленіе общества не можетъ найти средствъ для окончанія работъ по водоснабженію. Это принудило его передать окончаніе работъ въ полное распоряженіе капиталисту рону, обязавъ произвести только нѣкоторыя изъ требуемыхъ мною дополненій; остальныя были признаны полезными, но, въ виду безденежья, пришлось ихъ не приводить въ исполненіе.

При этихъ новыхъ условіяхъ, въ которыя поставило себя правленіе общества, я прекратилъ мои занятія по водоснабженію Петербурга. Правленіе, приглашая меня къ этимъ занятіямъ, ничего не говорило о вознагражденіи за нихъ; я также не говорилъ о немъ ни слова. Дѣла общества были въ дурномъ положеніи, занятія мои продолжались недолго,

а потому мнѣ и въ голову не приходило что-либо получить за нихъ. Между тѣмъ, спустя годъ, одинъ изъ директоровъ правленія, архитекторъ Кавосъ, привезъ мнѣ за эти занятія тысячу руб., которые правленіе нашло правильнымъ мнѣ выдать.

Эти деньги были мнѣ очень кстати, потому что я въ это время пересталъ получать содержаніе по званію директора-техника Московско-Ярославской желѣзной дороги и оставался при одномъ содержаніи по званію главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Чевкинъ былъ членомъ института инженеровъ въ Лондонѣ. Мнѣ кажется, что кромѣ его, а впослѣдствіи инженера путей сообщенія Петра Петровича Грека, никто изъ русскихъ не былъ членомъ упомянутаго института. Члены его обязаны по временамъ доставлять въ институтъ статьи, касающіяся инженернаго искусства. Чевкинъ просилъ меня написать для него статью о Московскихъ водопроводахъ, которая по его просьбѣ была переведена упомянутымъ инженеромъ Грекомъ, и этотъ переводъ подъ заглавіемъ «The Moscow Waterworks» былъ отосланъ въ институтъ инженеровъ въ Лондонѣ, съ планомъ Московскихъ водопроводовъ.

Медики заявляли опасеніе, что переѣздъ изъ Москвы въ Петербургъ будетъ имѣть дурное вліяніе на здоровье моей жены, но здоровье ея въ зиму 1861—1862 г. было удовлетворительно. По пріѣздѣ изъ чужихъ краевъ въ сентябрѣ 1861 г., она начала чувствовать тѣ же боли, которыми страдала въ Петербургѣ съ 1848 по 1852 г. и которыхъ не чувствовала въ Москвѣ съ 1861 г. Лейбъ-акушеръ Я. Я. Шмидтъ, лечившій ее и съ 1848 по 1852 г., находилъ, что ей должны быть вредны Петербургскій воздухъ и Невская вода и совѣтовалъ послѣднюю замѣнить ключевою.

Не зная, откуда взять хорошую ключевую воду въ Петербургѣ, я рѣшился, до отысканія таковой, выписывать ежедневно Мытищинскую воду изъ Москвы. Съ того времени жена моя не подвергалась болѣе испытаннымъ ею отъ Невской воды страданіямъ. Она постоянно обѣдала дома и очень рѣдко у моей сестры А. И. Викулиной, къ которой мы привозили съ собою Мытищинскую воду. Случалось, что, забывъ привести эту воду къ сестрѣ, обманывали жену, выдавая Невскую воду за Мытищинскую, но эти обманы не проходили женѣ моей даромъ. Привозъ Мытищинской воды въ Петербургъ продолжается болѣе 13 лѣтъ *) съ тою перемѣною, что года три тому назадъ ее начали возить чрезъ день, такъ какъ воды, привозимой въ каждый разъ, достаточно на два дня, и она долго сохраняется совершенно свѣжею. Стоимость этой доставки незначительна. Вода перевозится въ бутыляхъ, а во время морозовъ въ боченкахъ. Сторожу на Московской станціи Николаевской желѣзной дороги, за отправленіе бутылей или боченковъ, дается незначительная плата. Въ Петербургѣ одинъ изъ нашихъ слугъ привозитъ и отвозитъ ихъ въ городской каретѣ, что

*) Писано въ 1875 г.

стоитъ каждый разъ 20 к., а въ мѣсяцъ 3 руб. За перевозку бутыли и боченка по желѣзной дорогѣ, когда она эксплоатировалась казною, брали 21 коп., а по ея передачѣ въ главное общество желѣзныхъ дорогъ, сдѣлано распоряженіе о прекращеніи этой платы.

Докторъ Шмидтъ, испытавъ въ продолженіе двухъ мѣсяцевъ полезное вліяніе Мытищинской воды на здоровье моей жены, совѣтовалъ великой княгинѣ Александрѣ Іосифовнѣ, подверженной одинаковой съ моей женою болѣзни, выписывать эту воду. Въ декабрѣ 1861 г. чиновнику Михайлову, по приказанію великой княгини, дано мною подробное объясненіе о способѣ перевозки воды изъ Москвы, но, несмотря на настоянія доктора Шмидта, придворная контора великаго князя ничего не съумѣла устроить.

По возвращеніи великой княгини изъ Варшавы въ Петербургъ, Михайловъ, по ея приказанію, снова неоднократно обращался ко мнѣ съ тѣмъ же вопросомъ, но мои ему отвѣты оставались безъ послѣдствій. Въ декабрѣ 1867 г. Михайловъ снова заѣзжалъ ко мнѣ, но, не заставъ меня дома, получилъ отъ жены моей самыя подробныя объясненія относительно перевозки воды изъ Москвы. Не удовольствовавшись ими, онъ на другой день явился ко мнѣ въ 8 час. утра, но, несмотря на столь раннее время, въ петлицѣ его фрака было съ дюжину маленькихъ орденовъ. Я объяснилъ ему, что ничего не могу добавить къ слышанному имъ наканунѣ отъ моей жены.

Онъ представлялъ мнѣ огромныя затрудненія; говорилъ, что имъ во дворецъ нужно ежедневно 15 бочекъ, что нельзя подавать на столъ графинъ съ Московскою водою для одной великой княгини, и что,—для полной увѣренности въ томъ, что свѣжая вода будетъ доставляться ежедневно,—необходимо имѣть въ Москвѣ наблюдающаго за этимъ чиновника. Такимъ образомъ самое простое дѣло полученія воды изъ Москвы, о которомъ, по приказанію великой княгини, столько хлопотали, не было приведено въ исполненіе: какъ часто великіе міра сего не могутъ добиться тѣхъ удобствъ, которыя доступны обыкновеннымъ смертнымъ.

Черезъ нѣсколько времени снова явился ко мнѣ Михайловъ съ объясненіемъ, что, по крайнему затрудненію перевозить для великой княгини воду изъ Москвы, эта идея совершенно оставлена, а предположено зимою возить для нея ледъ изъ Гатчины, но что и этому встрѣчается препятствіе по неимѣнію въ главномъ обществѣ желѣзныхъ дорогъ тарифа на перевозку льда. Я заявилъ ему, что я, какъ главный инспекторъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, могу немедля ему пособить. Написавъ въ совѣтъ главнаго общества, что я полагалъ бы назначить тарифъ за перевозку льда одинаковый съ существующимъ тарифомъ на перевозку воды и что если совѣтъ на это согласенъ, то со стороны министерства путей сообщенія не встрѣтится препятствій, я вручилъ это отношеніе Михайлову съ тѣмъ, чтобы онъ его передалъ предсѣдателю совѣта.

Въ 1869 г. я встрѣтился съ Михайловымъ въ Карлсбадѣ. Несмотря на его незначительную должность и небольшой чинъ, онъ должно быть

игралъ роль при дворѣ великой княгини Александры Іосифовны, потому что бывшій въ одно время съ нами въ Карлсбадѣ управляющій конторою великаго князя Константина Николаевича, прекрасный человѣкъ и Севастопольскій защитникъ, и очень милая его жена, видимо за нимъ ухаживали.

Къ Святой недѣлѣ 1862 г. мои подчиненные по инспекціямъ и по полицейскимъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ получили, согласно моему ходатайству, награды по службѣ. Впослѣдствіи я постоянно настаивалъ, чтобы они были награждаемы каждые два года: по постановленіямъ это былъ кратчайшій срокъ для полученія наградъ. Когда начальникъ жандармскаго полицейскаго управленія С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги подполковникъ Житковъ былъ мною представленъ въ полковники, онъ заявилъ сомнѣніе въ возможности производства, основанное на томъ, что Липгардтъ, начальникъ такого же управленія бывшей правительственной и отъ меня не зависѣвшей Николаевской желѣзной дороги, стоящій выше его въ спискѣ подполковниковъ, не представленъ къ производству въ слѣдующій чинъ.

Это побудило меня лично просить Потапова, бывшаго въ то время начальникомъ штаба корпуса жандармовъ, уважить мое представленіе о Житковѣ, и если нельзя обойти Липгардта, то произвести и послѣдняго въ полковники. Ходатайство мое было уважено. Впослѣдствіи Житковъ былъ главнымъ дѣятелемъ по исключенію жандармскихъ полицейскихъ управленій изъ-подъ подчиненности инспекторовъ этихъ дорогъ. Послѣ этого распоряженія онъ былъ дерзокъ относительно инспектора дороги В. И. Граве, что породило между ними столкновенія, доходившія до шефа жандармовъ графа П. А. Шувалова, неодобрявшаго дѣйствія Граве, который никакъ не могъ примириться съ мыслію о томъ, что жандармы на состоящей въ его инспекціи желѣзной дорогѣ ему болѣе не подчинены.

Житковъ, надоѣдавшій мнѣ своею услужливостію до отдѣленія жандармовъ отъ инспекціи, послѣ этого отдѣленія въ 1867 г. старался постоянно выказывать, что онъ никому не подчиненъ на желѣзной дорогѣ. При отходѣ со станцій С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги поѣзда, въ которомъ я ѣхалъ, Житковъ обыкновенно садился на стулъ противъ моего вагона и разговаривалъ съ мѣстнымъ подчиненнымъ ему жандармскимъ офицеромъ, тогда какъ ему, не говоря о военной дисциплинѣ, приличнѣе было бы находиться близъ моего вагона наравнѣ со всѣми другими лицами, провожающими своихъ знакомыхъ.

Отдѣленіемъ полицейскихъ жандармскихъ управленій на желѣзныхъ дорогахъ отъ инспекцій нанесенъ большой вредъ эксплоатаціи дорогъ. Не знаю, что черезъ него выиграли Житковъ и другіе жандармскіе чины; относительно же полученія служебныхъ наградъ, конечно, они проиграли.

Я говорилъ выше, что, при назначеніи меня главнымъ инспекторомъ, должность моего секретаря исполнялъ В. А. Фадѣевъ, вышедшій изъ Ин-

ститута инженеровъ путей сообщенія инженеръ-подпоручикомъ. Я вскорѣ замѣнилъ его гражданскимъ чиновникомъ Эрбергомъ, а Фадѣевъ остался причисленнымъ къ департаменту желѣзныхъ дорогъ. Я просилъ директора этого департамента Языкова представить Фадѣева къ слѣдующему чину. Языковъ затруднялся, говоря, что Чевкинъ не любитъ Фадѣева. Я обѣщался Языкову лично ходатайствовать передъ Чевкинымъ за Фадѣева, который и былъ представленъ.

Когда я заговорилъ о немъ съ Чевкинымъ, послѣдній выразилъ мнѣ все свое неудовольствіе на Фадѣева, называя его и дерзкимъ и хитрымъ, тогда какъ онъ былъ весьма скроменъ и очень простъ. Чевкинъ при этомъ разсказалъ мнѣ, что когда въ 1859 г. были даны золотые аксельбанты всѣмъ инженернымъ штабъ и оберъ-офицерамъ путей сообщенія, окончившимъ курсъ въ Институтѣ этого вѣдомства съ чиномъ поручика, тогда какъ и подпоручики, вышедшіе изъ военнаго инженернаго училища, пользовались этимъ отличіемъ, подпоручикъ Фадѣевъ, не получившій аксельбантовъ, началъ будто бы сильную агитацію, имѣвшую цѣлію испросить аксельбанты воспитанникамъ путей сообщенія, кончившимъ курсъ съ чиномъ подпоручика.

Чевкинъ увѣрялъ, что Фадѣевъ дошелъ до такой дерзости, что жалобу на Чевкина, сдѣлавшаго будто бы неправильное представленіе объ аксельбантахъ для воспитанниковъ Института путей сообщенія, съумѣлъ секретно положить на столъ Государя. Не знаю, почему Чевкинъ этотъ поступокъ и вообще всю агитацію объ аксельбантахъ приписывалъ Фадѣеву; я же убѣжденъ, что онъ въ этомъ нисколько неповиненъ.

Я увѣрялъ Чевкина въ моемъ убѣжденіи, присовокупивъ, что странно видѣть такую злобу столь высоко поставленной личности къ человѣку весьма незначительному, который не можетъ же во всякомъ случаѣ нести наказаніе за поступокъ, въ которомъ онъ только подозрѣвается и, по моему мнѣнію, безъ всякаго основанія.

Чевкинъ хотя не перемѣнилъ своего мнѣнія о Фадѣевѣ, но въ угожденіе мнѣ произвелъ его въ поручики. Впослѣдствіи, когда братъ Фадѣева состоялъ при мнѣ и я, въ моихъ разговорахъ съ Чевкинымъ, упоминалъ о немъ часто съ похвалою, Чевкинъ постоянно дѣлалъ гримасу, находилъ, что я ошибаюсь въ Фадѣевѣ и не обращалъ даже вниманія на мое возраженіе, что я говорю не о томъ Фадѣевѣ, который у него на дурномъ замѣчаніи, а о его братѣ.

Въ апрѣлѣ были назначены общія собранія акціонеровъ Московско-Ярославской и Саратовской желѣзныхъ дорогъ. Желая быть въ этихъ собраніяхъ и вмѣстѣ осмотрѣть послѣдствія весеннихъ водъ на строющихся участкахъ означенныхъ дорогъ и на Нижегородской дорогѣ, я отправился на Свѣтлой недѣлѣ въ Москву. Инспекторъ Нижегородской желѣзной дороги Казначеевъ, получившій въ первый день Пасхи Станислава 2 ст., при встрѣчѣ меня былъ въ полной формѣ, но безъ упомянутаго креста. Въ разговорахъ со мною онъ сказалъ, что очень обиженъ его

полученіемъ, такъ какъ это польскій орденъ, котораго онъ никогда не надѣнетъ.

Въ первый его пріѣздъ въ Петербургъ Чевкинъ спросилъ его, отчего онъ не надѣлъ пожалованнаго ему Станислава, и на возраженіе Казначеева, что послѣдній не хочетъ носить польскаго ордена, сдѣлалъ ему замѣчаніе, что орденъ Станислава причисленъ къ Императорскимъ орденамъ и что Казначеевъ не имѣетъ права пренебрегать тѣмъ, что ему пожаловано Государемъ.

Съ тѣхъ поръ Казначеевъ надѣлъ этотъ орденъ и носилъ его и при сюртукѣ и при пальто, тогда какъ принято носить ордена только при мундирѣ. Впрочемъ Казначеевъ, подобно своему отцу, никогда не разставался и съ прочими орденами и знаками отличія, даже съ орденомъ Св. Нины, который дается за 20 р. ежегоднаго взноса въ пользу общества распространенія православія на Кавказѣ.

Неудовольствіе, высказанное Казначеевымъ за полученіе польскаго ордена, побудило меня въ 1864 г. представить его не къ коронѣ къ Станиславу 2 ст., какъ слѣдовало бы по порядку, а къ Аннѣ 2 ст.

Въ Москвѣ были мнѣ очень рады всѣ дѣятели Московско-Ярославской желѣзной дороги, и въ особенности Чижовъ и Богомолецъ, и многіе члены англійскаго клуба и въ ихъ главѣ Головкинъ и Лонгиновъ, такъ называемые президентъ и вице-президентъ вральной комнаты Московскаго англійскаго клуба, въ которой въ это время много говорили о Польскомъ движеніи. Московское общество, въ особенности члены его, недовольные освобожденіемъ крестьянъ, относились благопріятно къ польскому движенію. Отъ людей вполнѣ русскихъ и умныхъ, и между прочимъ отъ Головкина, я слышалъ, что не слѣдуетъ намъ удерживать Польши, такъ какъ невозможно столицу Польши и весь край, населенный поляками, удерживать вѣчно подъ угрозою пушекъ. Это расположеніе Москвы, а можетъ быть и всей Россіи, къ полякамъ продолжалось до 1863 г., когда другія Европейскія державы выступили съ дипломатическими нотами въ пользу поляковъ, а послѣдніе заговорили о присоединеніи къ Польшѣ нашихъ западныхъ губерній, въ которыхъ крестьянское населеніе русское. Только послѣ этого Москва, а за ней и вся Россія, отнеслась къ польскому дѣлу, какъ слѣдовало.

Въ бытность мою въ Москвѣ, М. Р. Богомолецъ упросилъ меня взять ко мнѣ на службу Зальмана, кончившаго въ этомъ году курсъ въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія съ чиномъ поручика и бывшаго кандидатомъ Московскаго университета по математическимъ наукамъ. Состоявшіе при мнѣ по положенію два инженера должны были назначаться изъ числа опытныхъ, которыхъ, по недостаточности ихъ содержанія, я затруднялся брать съ собою при поѣздкахъ по желѣзнымъ дорогамъ, а потому упросилъ Чевкина назначить ко мнѣ въ помощь при этихъ поѣздкахъ Зальмана, который и состоялъ въ этой должности три года.

15-го мая происходило общее собраніе акціонеровъ главнаго обще-

ства россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, по которому въ силу новаго его устава, утвержденнаго 8 ноября 1861 г., представитель отъ правительства имѣлъ при рѣшеніи баллотируемыхъ вопросовъ $^1/_4$ голосовъ всѣхъ присутствующихъ въ собраніи акціонеровъ. Представителемъ этимъ былъ я. Собраніе прошло весьма спокойно. Предсѣдателемъ общаго собранія былъ генералъ-лейтенантъ графъ Ламсдорфъ (впослѣдствіи генералъ-адъютантъ и почетный опекунъ), выбранный въ предсѣдатели совѣта главнаго общества съ 1 января 1862 г. на мѣсто отказавшагося въ ноябрѣ отъ этой должности А. А. Абазы.

Лѣто 1862 г. мы намѣрены были провести въ Павловскѣ. Г. И. Филипсонъ, по увольненіи отъ званія попечителя С.-Петербургскаго учебнаго округа, полагалъ нѣсколько мѣсяцевъ путешествовать за границею, а семейство свое оставить въ Павловскѣ. Онъ принялъ на себя трудъ пріискать и для меня дачу въ этомъ городѣ. На дачѣ генералъ-адъютанта князя Павла Александровича Урусова онъ нашелъ одного изъ сыновей Урусова, который сказалъ ему, что недавно вышелъ въ отставку, а служилъ на Кавказѣ. На вопросъ Филипсона о томъ, гдѣ служилъ Урусовъ, послѣдній отвѣчалъ:

— Адъютантомъ генерала Филипсона.

Тогда Филипсонъ рекомендовалъ себя своему бывшему адъютанту, который, уличенный во лжи, мало сконфузился; къ несчастію, подобныхъ лгуновъ множество между молодежью.

Мы наняли въ Павловскѣ вмѣстѣ съ И. Н. Колесовымъ большой домъ дачи, бывшей графа Шереметева. Колесовъ, имѣя ограниченныя средства къ жизни и обремененный большою семьею, жилъ нерасчетливо, держалъ лошадей и не требовалъ отъ своей прислуги точныхъ отчетовъ въ расходуемыхъ деньгахъ. Это все не нравилось моей женѣ, которая рѣшила никогда не жить болѣе въ одномъ домѣ съ Колесовыми во избѣжаніе порчи нашей прислуги, желавшей подражать прислугѣ Колесова.

Лѣтомъ 1862 г. лошади разбили экипажъ, въ которомъ сидѣлъ Колесовъ, и онъ со сломанною ногою пролежалъ нѣсколько мѣсяцевъ на дачѣ, продолжая въ своемъ кабинетѣ заниматься дѣлами главнаго общества. По смыслу устава этого общества, онъ, не являясь въ засѣданія совѣта общества, не имѣлъ права на полученіе жетонныхъ денегъ, составляющихъ весьма значительную сумму, но къ счастію онъ продолжалъ получать ихъ во время своей долгой болѣзни. Колесовъ и теперь еще прихрамываетъ, но страсть его къ лошадямъ не прошла: онъ держитъ и теперь лошадей дурно объѣзженныхъ. Зимою 1862—1863 г., когда онъ еще страдалъ отъ больной ноги и носилъ костыль, его лошадь понесла и перескочила съ санями, въ которыхъ онъ сидѣлъ, черезъ канатъ, протянутый вокругъ Царицына луга, что, по счастію, обошлось безъ послѣдствій. Лѣтомъ же 1865 г., когда онъ сидѣлъ у насъ на дачѣ въ Павловскѣ, лошадь его, испугавшись грозы, понесла и сломала экипажъ какого-то обывателя Павловска, который взыскалъ за это съ Колесова деньги.

Передъ переѣздомъ нашимъ на дачу были частые пожары въ Петербургѣ; бывало по шести пожаровъ въ день. Въ концѣ мая загорѣлся навѣсъ на дворѣ противъ нашей квартиры. Навѣсъ былъ далеко отъ печей и загорѣлся съ крыши, что подтверждало подозрѣніе о поджогахъ. Въ то же время былъ сильный пожаръ въ Лештуковомъ переулкѣ. Пожаръ противъ нашего дома усилился до того, что изъ него выносили на улицу имущество, а одинъ изъ жильцовъ переѣхалъ въ Стремянную улицу, но домъ, въ который онъ перемѣстился, въ тотъ же вечеръ сгорѣлъ, причемъ пострадала его мебель. Въ первое воскресенье по переѣздѣ нашемъ въ Павловскъ сгорѣли рынки, называемые Апраксинымъ и Щукинымъ дворами. Гостиный дворъ и Пажескій корпусъ были въ сильной опасности: послѣдній былъ спасенъ паровою пожарною трубою, которую Чевкинъ, воротившійся во время пожара съ своей дачи въ Петербургъ, потребовалъ съ Александровскаго механическаго завода отъ контрагента Уайнанса.

Этотъ пожаръ, кромѣ страшнаго разоренія многихъ торговцевъ, имѣлъ самыя горькія послѣдствія для Россіи. Въ поджогѣ были заподозрѣны поляки и учащаяся русская молодежь. Производились строжайшія слѣдствія о причинахъ пожара, я не знаю, что по нимъ открыто. Извѣстно только, что и послѣ пожара правительство продолжало давать новыя льготы Польшѣ, а въ Россіи усилило разныя мѣры въ духѣ уже начавшейся въ прошломъ году реакціи.

Въ это же время получено было извѣстіе, что временный намѣстникъ въ Царствѣ Польскомъ генералъ-адъютантъ графъ Лидерсъ опасно раненъ пулею во время утренней прогулки близъ заведенія искусственныхъ минеральныхъ водъ, устроеннаго въ Саксонскомъ саду въ Варшавѣ, и что стрѣлявшій скрылся. Безпорядки на улицахъ Варшавы и въ другихъ польскихъ городахъ все усиливались и положеніе нашихъ войскъ и большей части русскихъ въ Польшѣ дѣлалось съ каждымъ днемъ болѣе и болѣе невыносимымъ.

По полученіи извѣстія о ранѣ, нанесенной Лидерсу, было сдѣлано распоряженіе о немедленномъ отъѣздѣ въ Варшаву назначеннаго намѣстникомъ въ Царствѣ Польскомъ, великаго князя Константина Николаевича. Я передалъ Чевкину мое мнѣніе о томъ, что правительству слѣдовало бы принять въ Польшѣ строгія мѣры къ предупрежденію еще большихъ безпорядковъ, вредныхъ и русскимъ и полякамъ, а что назначеніе въ Царство намѣстникомъ брата Государя, которому не подобаетъ быть исполнителемъ подобныхъ мѣръ, явно показываетъ, что правительство продолжаетъ идти по скользкому пути дарованія новыхъ льготъ Польшѣ.

Чевкинъ вполнѣ раздѣлялъ мое мнѣніе и сказалъ, что онъ все еще надѣялся, что назначеніе великаго князя намѣстникомъ въ Царствѣ будетъ отмѣнено, но что покушеніе на жизнь Лидерса побудило Государя поспѣшить отправленіемъ великаго князя, о чемъ Чевкинъ очень сожалѣлъ, находя что присутствіе его, полезное въ Петербургѣ, не только без-

полезно, но можетъ быть и вредно въ Варшавѣ. Я долженъ былъ сопровождать великаго князя по желѣзной дорогѣ.

Онъ передъ отъѣздомъ изъ Павловска нѣсколько разъ призывалъ меня къ себѣ для передачи разныхъ распоряженій по его поѣздкѣ. Онъ ѣхалъ съ великою княгинею Александрою Іосифовною, дѣти же ихъ должны были выѣхать нѣсколько дней позже. Великій князь приказалъ мнѣ имѣть въ поѣздѣ наименьшее число вагоновъ, такъ какъ багажъ отсылался съ особымъ поѣздомъ, а онъ отправлялся налегкѣ, въ виду незаконченности дороги между Вильною и Варшавою. Я однако же распорядился, чтобы въ поѣздъ было поставлено два багажныхъ вагона. Багажа оказалось до того много, что, по ихъ наполненіи, пришлось имъ наполнить часть пассажирскаго вагона II класса.

Великій князь выѣхалъ съ Александровской станціи, что близъ Царскаго Села, гдѣ не было запасныхъ вагоновъ, и если бы я его послушался, то полозина привезеннаго на Александровскую станцію багажа не могла бы помѣститься въ нашемъ поѣздѣ. Великая княгиня была въ это время беременна, а потому съ нами ѣхалъ въ Варшаву лейбъ-акушеръ Яковъ Яковлевичъ Шмидтъ, лечившій и мою жену. При великомъ князѣ ѣхалъ докторъ Іосифъ Игнатьевичъ Мяновскій (тайный совѣтникъ и совѣщательный членъ медицинскаго совѣта министерства внутреннихъ дѣлъ), который занималъ какую-то высшую медицинскую должность въ Варшавѣ, Дмитрій Николаевичъ Набоковъ (статсъ-секретарь, управляющій канцеляріею Его Величества по дѣламъ Царства Польскаго) и адъютанты великаго князя князь Ухтомскій и Кирѣевъ.

Польскому Царству полагалось дать полную автономію и удалить изъ него всѣхъ русскихъ гражданскихъ чиновниковъ; исключеніе было сдѣлано для одного Набокова. Я просилъ оставить на службѣ родившагося въ Варшавѣ и постоянно въ ней служившаго Есакова, сына товарища по Лицею моего двоюроднаго брата барона А. А. Дельвига; но просьба моя въ виду принципа, чтобы русскіе гражданскіе чиновники не служили въ Польшѣ, была тщетна. Поляки же оставались въ большомъ количествѣ на русской службѣ, вредя Россіи всѣми способами.

Великій князь всю дорогу былъ очень веселъ, часто приходилъ въ занимаемый мною и его свитою вагонъ, въ которомъ вмѣстѣ съ нами курилъ, хвастался, что въ короткое время выучился по-польски, говорилъ на этомъ языкѣ съ Мяновскимъ, котораго просилъ замѣчать, если онъ будетъ выражаться неправильно. Въ Императорскомъ поѣздѣ имѣлся особый вагонъ, называемый столовымъ; въ него приглашали меня завтракать и обѣдать. Тутъ только, во время поѣздки въ Варшаву, я видѣлъ великую княгиню.

На границѣ Царства Польскаго встрѣтили великаго князя высшіе чины Царства и Велепольскій, сынъ начальника гражданскаго управленія въ Царствѣ. По пріѣздѣ въ Варшаву, нашъ поѣздъ былъ встрѣченъ огромною толпою. Въ газетахъ было сказано, что она встрѣтила великаго

князя весьма сочувственно, но я этого не замѣтилъ. Въ Варшавѣ передъ вагономъ, въ которомъ ѣхалъ великій князь, стояло множество высшихъ чиновниковъ и во главѣ ихъ Велепольскій, котораго великій князь пригласилъ войти въ вагонъ къ великой княгинѣ, а самъ отправился къ стоявшему близъ поѣзда войску, приказавъ мнѣ, по выходѣ Велепольскаго изъ вагона, впускать въ него поодиночкѣ высшихъ лицъ, желающихъ представиться великой княгинѣ.

Это порученіе было для меня очень затруднительно, такъ какъ я никого не зналъ изъ представлявшихся и очень былъ радъ, когда великій князь возвратился и, сѣвъ съ великою княгинею въ коляску, уѣхалъ въ Бельведерскій дворецъ. Въ большей части домовъ Варшавы жалюзи или сторы на окошкахъ были опущены.

На другой день было въ Бельведерскомъ дворцѣ представленіе великому князю высшихъ лицъ духовнаго, военнаго и гражданскаго вѣдомствъ. Подлѣ меня стоялъ незнакомый мнѣ генералъ-маіоръ. Великій князь, сказавъ нѣсколько словъ разнымъ лицамъ и въ томъ числѣ мнѣ, прошелъ молча мимо этого генерала, который вслѣдъ затѣмъ жаловался мнѣ на невниманіе къ человѣку, которому, по его мнѣнію, обязаны, что не возгорѣлся сильнѣйшій бунтъ въ Варшавѣ въ бытность намѣстникомъ князя Горчакова. Этотъ генералъ былъ маркизъ Паулучи, о подвигихъ котораго я не упоминаю, такъ какъ они описаны въ запискахъ Н. В. Берга и другихъ. Когда я завтракалъ на террасѣ Европейской гостиницы, проѣхалъ великій князь съ великою княгиней. Я всталъ и приложилъ руку къ фуражкѣ, сидѣвшіе же на той же террасѣ поляки не привстали и не поклонились. Передъ этимъ они обратили вниманіе, что два инженера, не заставшіе меня въ гостиницѣ, являлись ко мнѣ въ полной формѣ, и потому видя, что я отдаю честь по военному уставу, не могли не знать, кто были проѣзжавшіе.

Вечеромъ въ большомъ театрѣ ожидали великаго князя и великую княгиню, но послѣдняя не пріѣхала. Великій князь, пробывъ недолго въ театрѣ, вышелъ. Когда онъ садился въ экипажъ, онъ былъ раненъ пулею въ плечо. Адъютантъ графа Лидерса Бремзенъ задержалъ стрѣлявшаго. Жандармскій полковникъ Житковъ немедля сообщилъ мнѣ о случившемся, съ присовокупленіемъ, что раненый великій князь вошелъ обратно въ театръ для перевязки раны. Я поѣхалъ въ Бельведерскій дворецъ узнать о послѣдствіяхъ, но великій князь еще не возвращался, и видно было, что во дворцѣ ничего не знаютъ о случившемся.

Свита великаго князя помѣщалась въ зданіи, называемомъ «померанцарнею». Пріѣхавъ въ это зданіе, я узналъ, что изъ свиты великаго князя только одинъ Чичеринъ, управлявшій его конторою, дома и что онъ легъ спать. Я приказалъ его разбудить и доложить, что я имѣю крайнюю надобность его видѣть. Чичеринъ, лежа въ постели въ комнатѣ, сосѣдней съ тою, въ которой я находился, заявилъ, что онъ очень утомленъ и принять меня не можетъ.

Вслѣдствіе моего настоянія, онъ вышелъ ко мнѣ въ халатѣ и очень испугался, выслушавъ разсказъ о происшествіи, о которомъ, по моимъ соображеніямъ, въ Бельведерскомъ дворцѣ никто ничего не слыхалъ. Чтобы узнать, что дѣлается съ великимъ княземъ, я поѣхалъ въ театръ, но по дорогѣ встрѣтилъ его въ каретѣ, окруженной значительнымъ конвоемъ. Не возвращаясь во дворецъ, я поѣхалъ въ Европейскую гостиницу сказать сопровождавшему меня инженеру Зальману, чтобы онъ не отлучался изъ гостиницы. Пока его отыскивали, я зашелъ къ жившему въ той же гостиницѣ Верещагину, адъютанту графа Лидерса, бывшему прежде адъютантомъ моего брата Николая, когда послѣдній состоялъ начальникомъ штаба 4-го корпуса.

Верещагинъ лежалъ больной въ постели, у которой сидѣлъ какой-то полякъ. Они еще ничего не знали о случившемся. Услыхавъ мой разсказъ, полякъ жалобнымъ тономъ произнесъ, что стрѣлявшій въ великаго князя, конечно, былъ русскій, что великій князь, столь сочувственно (по его словамъ, ничѣмъ не оправдывавшимся) принятый въ Варшавѣ, конечно, привезъ новыя льготы для Польши, а русскіе прислали убійцу въ Варшаву, чтобы остановить ихъ объявленіе. Сколько я ни увѣрялъ поляка въ томъ, что его предположеніе нелѣпо, онъ остался при своемъ.

По отысканіи Зальмана, я снова поѣхалъ въ Бельведерскій дворецъ, гдѣ адъютантъ великаго князя, князь Ухтомскій, сказалъ мнѣ, что великій князь телеграфировалъ о случившемся Государю и пишетъ теперь ему письмо. Ухтомскій долженъ былъ отвезти это письмо и для этого выѣхать на другой день не позже 8-ми ч. утра. Правильныхъ поѣздовъ по желѣзной дорогѣ еще не было. Достройкою дороги и движеніемъ по ней завѣдывалъ С. В. Кербедзъ. При проѣздѣ великаго князя черезъ Гродно, Гродненскій вице-губернаторъ князь Юрій Александровичъ Оболенскій (нынѣ членъ совѣта министра финансовъ) просилъ меня взять его съ собою въ поѣздъ съ условіемъ доставить обратно въ Гродно по желѣзной же дорогѣ.

Не зная, къ какому часу возможно будетъ устроить выѣздъ изъ Варшавы, я, взявъ съ собою Оболенскаго и Зальмана, отправился къ Кербедзу. Было около часу ночи. Въ это время въ Варшавѣ вспыхнулъ пожаръ, который еще болѣе усилилъ опасенія за спокойствіе въ городѣ. Кербедзъ, по обыкновенію своему, еще не ложился спать. Онъ жилъ въ домѣ, гдѣ помѣщалось управленіе путями сообщенія въ Царствѣ (нынѣ правленіе XI округа путей сообщенія). Я выслалъ Зальмана сказать Кербедзу, что имѣю ему передать приказаніе великаго князя, для чего просилъ его выйти ко мнѣ на одну минуту.

Кербедзъ, выйдя на балконъ, упросилъ меня и пріѣхавшихъ со мною Оболенскаго и Зальмана зайти къ нему. Онъ ничего не зналъ о происшествіи въ театрѣ и, по выслушаніи моего разсказа, тѣмъ же жалобнымъ тономъ, какъ и полякъ, котораго я видѣлъ у Верещагина, утверждалъ, что стрѣлявшій по великому князю, конечно, не полякъ, а русскій, кото-

раго русскіе подослали, чтобы лишить Польшу тѣхъ льготъ, которыя она уже получила и еще ожидала. Несмотря на то, что я изъявилъ удивленіе, что умный человѣкъ, проведшій нѣсколько десятковъ лѣтъ въ Петербургѣ на государственной службѣ, дѣлаетъ такое нелѣпое предположеніе, Кербедзъ упорно настаивалъ на немъ.

Передъ отъѣздомъ я замѣтилъ Кербедзу, что, послѣ моего проѣзда въ мартѣ по С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ, на ней ничего не было сдѣлано для открытія правильнаго движенія, и убѣдительно просилъ не тормозить дѣла, а спѣшить работами для возможно скорѣйшаго открытія дороги.

Кербедзъ, плохой администраторъ вообще, торгуясь изъ-за каждой копѣйки, пропустилъ лучшее время для производства работъ. Впрочемъ, можетъ быть, сознавая важность сообщенія С.-Петербурга съ Варшавою по желѣзной дорогѣ въ случаѣ мятежа въ Польшѣ, онъ съ намѣреніемъ не допускалъ никакихъ работъ по этой дорогѣ, на что всѣ мѣстные ихъ распорядители мнѣ жаловались. Кербедзъ увѣрялъ меня, что въ Польшѣ не можетъ ни подъ какимъ видомъ вспыхнуть общаго возстанія, а тѣмъ менѣе вооруженнаго, что могутъ произойти мѣстные безпорядки и то незначительные. Едва ли не былъ онъ убѣжденъ въ противномъ тому, въ чемъ хотѣлъ меня увѣрить.

Не выѣзжая еще изъ Царства Польскаго, я встрѣтилъ поѣздъ, въ которомъ слѣдовали дѣти великаго князя Константина Николаевича и наставница его дѣтей дѣвица Распопова. Она съ крайнимъ удивленіемъ и испугомъ выслушала мой разсказъ о выстрѣлѣ въ великаго князя, о чемъ она и никто въ поѣздѣ ничего не знали.

На обратномъ пути изъ Варшавы, Зальманъ, въ присутствіи ѣхавшаго съ нами Ю. А. Оболенскаго, заявилъ, что если Россіи такъ трудно справляться съ Польшею, то зачѣмъ ее удерживать? Я возразилъ, что кромѣ другихъ причинъ, побуждающихъ сохранить соединеніе Россіи съ Польшею, послѣдняя, въ случаѣ отдѣленія, старалась бы привлечь къ себѣ наши западныя губерніи, въ которыхъ только большая часть высшаго сословія польскаго происхожденія, а большинство населенія состоитъ изъ русскихъ, что, конечно, Польша не успѣла бы въ этомъ, но тѣмъ не менѣе она могла бы возбуждать безпрерывныя смуты въ означенныхъ губерніяхъ, усмиреніе которыхъ стоило бы и крови и денегъ и которыя ставили бы русское правительство въ затруднительное положеніе.

Оболенскій въ Гродно пригласилъ насъ къ обѣду, передъ которымъ познакомилъ меня съ своею женою и десятью польскими дворянами Гродненской губерніи. Когда всѣ сѣли за столъ, Оболенскій передалъ вышеприведенный разговоръ объ отдѣленіи Польши отъ Россіи, хотя подобныхъ вещей, высказываемыхъ въ интимномъ обществѣ, не слѣдовало, и особенно русскому вице-губернатору, передавать полякамъ. Къ этому онъ еще присовокупилъ свое мнѣніе, котораго не выражалъ въ вагонѣ мнѣ и Зальману, что при отдѣленіи Польши отъ Россіи, конечно, наши запад-

ныя губерніи должны отойти къ Польшѣ, что иначе, по его мнѣнію, и быть не можетъ. Вотъ какихъ администраторовъ назначало русское правительство въ край, котораго высшее сословіе было готово возмутиться противъ него.

Ѣхавшій со мною князь Ухтомскій увѣрялъ меня, что рѣшено уволить Чевкина отъ должности главноуправляющаго путями сообщенія, на каковую будетъ назначенъ шуринъ Ухтомскаго, Самуилъ Алексѣевичъ Грейгъ (впослѣдствіи государственный контролеръ и генералъ-адъютантъ), и что Грейгъ приметъ эту должность только съ условіемъ, чтобы я назначенъ былъ товарищемъ главноуправляющаго.

Въ бытность мою въ Варшавѣ, я каждый разъ бывалъ у стараго моего знакомаго Алексѣя Петровича Мельникова, который, пробывъ долго въ чинѣ генералъ-лейтенанта генералъ-интендантомъ дѣйствующей арміи, а впослѣдствіи комендантомъ г. Варшавы, въ 1861 г., послѣ бывшихъ въ Варшавѣ уличныхъ безпорядковъ, для прекращенія которыхъ дѣйствовалъ вяло, вышелъ въ отставку. Онъ жилъ въ собственномъ домѣ, котораго окна выходили въ извѣстный общественный садъ Красинскаго. Жена его была весьма красивая женщина, высокая, стройная, съ бѣлокурыми волосами, какихъ рѣдко можно встрѣтить. Убранство комнатъ, въ которыхъ они помѣщались, было роскошно. Красота жены А. П. Мельникова и роскошь въ комнатахъ напоминали мнѣ фразу П. П. Мельникова, которую онъ сказалъ, когда я въ первый разъ увидалъ въ его кабинетѣ портретъ его брата Алексѣя Петровича и жены послѣдняго:

— Вы засмотрѣлись на портретъ этой красавицы; мой братецъ, вашъ старый пріятель, вздумалъ на старости жениться на молодой красавицѣ, которая, конечно, вышла за него замужъ не для него, а изъ-за его состоянія, которое онъ нажилъ тѣмъ, что дурно кормилъ и одѣвалъ бѣдныхъ солдатъ. Дурная эта нажива, а всѣмъ извѣстно, что у насъ съ братомъ родового состоянія быть не могло.

Подобныя фразы не мѣшали однакоже братьямъ оставаться въ хорошихъ отношеніяхъ.

А. П. Мельниковъ въ оба мои пріѣзда въ 1862 г. въ Варшаву спрашивалъ меня, скоро-ли послѣдуетъ назначеніе его брата главноуправляющимъ путями сообщенія, къ чему прибавилъ, что онъ знаетъ отъ брата, что послѣдній не иначе приметъ эту должность, какъ съ условіемъ, чтобы я былъ назначенъ товарищемъ главноуправляющаго. Я ему отвѣчалъ, что слухи о назначеніи П. П. Мельникова начались съ осени 1861 г. и что послѣдній не отвергаетъ этихъ слуховъ; о предположеніи же назначить меня товарищемъ главноуправляющаго онъ мнѣ не только ничего не говорилъ, но кажется, что онъ очень доволенъ готовностью настоящаго товарища Герстфельда остаться при немъ въ этой должности, каковое заключеніе мое я основывалъ на слѣдующемъ.

1 ноября 1861 г. минуло десять лѣтъ со дня открытія движенія по Николаевской желѣзной дорогѣ. Многіе инженеры, въ томъ числѣ Мель-

никовъ, Герстфельдъ и я были приглашены доѣхать въ особомъ поѣздѣ до ст. Благово, находящейся на серединѣ дороги. При проѣздѣ мы осматривали нѣкоторые изъ большихъ мостовъ американской системы и съ особенною тщательностію мостъ на р. Веребьѣ, деревянныя фермы котораго найдены были очень хорошо сохранившимися. За обѣдомъ въ Благомъ пили за здоровье П. П. Мельникова и прочихъ строителей дороги, при этомъ я сказалъ экспромтомъ двѣ длинныя рѣчи. Я былъ въ хорошемъ расположеніи и всѣ нашли мои рѣчи очень удачными. Когда мы сѣли въ вагонъ для возвращенія въ Петербургъ, языки, вслѣдствіе хорошей выпивки, расшевелились.

П. П. Мельниковъ сказалъ мнѣ, что когда у насъ откроютъ палаты, то я буду, конечно, однимъ изъ лучшихъ ораторовъ, къ чему, кромѣ другихъ моихъ способностей, послужитъ и органъ мой, весьма, по его мнѣнію, пригодный для рѣчей въ палатахъ.

Герстфельдъ во время этой поѣздки не переставалъ заявлять свое высокое уваженіе къ Мельникову и готовность, несмотря на то, что онъ уже болѣе 10 лѣтъ товарищемъ главноуправляющаго и ранѣе Мельникова произведенъ въ генералъ-лейтенанты, оставаться товарищемъ и при немъ. Мельниковъ благодарилъ за это Герстфельда и тѣмъ показывалъ, что ему извѣстно о скоромъ его назначеніи главноуправляющимъ, и отвѣчалъ, что будетъ доволенъ, если Герстфельдъ останется въ занимаемой имъ должности. Тѣмъ неменѣе А. П. Мельниковъ настаивалъ на своемъ.

И такъ, ближайшіе родные Мельникова и Грейга были убѣждены, что они примутъ должность главноуправляющаго путями сообщенія только съ условіемъ, чтобы я въ то же время былъ назначенъ товарищемъ главноуправляющаго.

По переѣздѣ въ 1862 г. въ Павловскъ на дачу, я почти каждый день ѣздилъ въ Петербургъ и заѣзжалъ на короткое время въ свою канцелярію. За день до отъѣзда моего въ Варшаву, когда я кончилъ занятія мои въ канцеляріи и спѣшилъ не опоздать на желѣзную дорогу, явился ко мнѣ одинъ молодой человѣкъ съ заемнымъ письмомъ въ 3.000 р., выданнымъ моею женою Аннѣ Андреевнѣ Крепейнъ, нѣсколько десятковъ лѣтъ жившей у моей тещи. Онъ, въ виду того, что на-дняхъ минетъ 10 лѣтъ со времени выдачи письма, просилъ немедленной уплаты капитала и процентовъ. Я совсѣмъ забылъ о существованіи этого письма, выданнаго для успокоенія А. А. Крепейнъ въ томъ, что она до своей смерти будетъ постоянно получать проценты на ея трудовыя деньги, занятыя у нея моимъ тестемъ, и вслѣдствіе того, что мои шурья отказывались ей выдать какой-либо документъ на эти деньги. А. А. Крепейнъ умерла въ 1854 г. въ Петербургѣ, и я былъ на ея похоронахъ. Жившая съ нею ея сестра Дарья Андреевна Оливи получила въ наслѣдство все имущество сестры. Она, проживъ еще нѣсколько лѣтъ, никогда не упоминала о заемномъ письмѣ моей жены, и я полагалъ его уничтоженнымъ А. А. Крепейнъ передъ ея смертію.

На этомъ письмѣ, представленномъ мнѣ молодымъ человѣкомъ, не

было ни передаточной и никакой другой надписи о переходѣ его отъ заимодавицы. Я объяснилъ ему, что черезъ день долженъ ѣхать съ великимъ княземъ въ Варшаву на нѣсколько дней, а по возвращеніи увижу, что могу сдѣлать по его просьбѣ. Молодой человѣкъ отвѣчалъ мнѣ, что, опасаясь нарушить десятилѣтнюю давность, онъ въ мое отсутствіе отнесется къ самой кредиторшѣ.

Весь этотъ разговоръ былъ въ присутствіи моего секретаря Эрбера, котораго я просилъ устроить дѣло по заемному письму такъ, чтобы оно не могло обезпокоить моей жены въ продолженіе моего краткаго отсутствія, о чемъ я передалъ ей передъ отъѣздомъ въ Варшаву. Каково же было мое удивленіе, когда, пробывъ менѣе недѣли внѣ дома, я узналъ, что наканунѣ моего возвращенія въ Павловскъ, 3.000 р. были выплочены женою моею Эрберу для передачи ихъ держателю заемнаго письма. Она объяснила мнѣ эту поспѣшность въ уплатѣ тѣмъ, что Эрберъ увѣрилъ ее въ необходимости представленія заемнаго письма ко взысканію до истеченія 10-лѣтняго срока, который истекалъ наканунѣ моего возвращенія, и что послѣдствія этого представленія будутъ для насъ самыя прискорбныя, не говоря уже о томъ, что съ насъ взыщутъ и слѣдовавшіе къ уплатѣ въ продолженіе 10 лѣтъ проценты, тогда какъ онъ убѣдилъ держателя письма получить одну капитальную сумму безъ процентовъ.

Жена моя, вполнѣ довѣрявшая, на основаніи моихъ словъ, моему секретарю и вполнѣ незнакомая съ подобными дѣлами, испугалась выставленныхъ имъ послѣдствій и поспѣшила уплатить 3.000 р. хранившимися у нея нашими 5% банковыми билетами. Такимъ образомъ нашъ маленькій капиталецъ, выросшій до суммы 21.000 р., понизился до 18.000 р. Узнавъ, что представившій заемное письмо служитъ въ канцеляріи учебнаго заведенія дѣвицъ, называемаго Смольнымъ монастыремъ, въ которомъ помощникомъ правителя дѣлъ состоялъ внучатный братъ мой Николай Николаевичъ Колесовъ (нынѣ тайный совѣтникъ и юрисъ-консультъ I ′ отдѣленія канцеляріи Государя), я просилъ его разузнать, какимъ путемъ дошло заемное письмо жены до упомянутаго чиновника.

Колесовъ, исполняя мою просьбу, узналъ, что мой секретарь Эрберъ совѣтовалъ этому чиновнику поспѣшить окончаніемъ дѣла до моего пріѣзда и по словесному между ними условію получилъ львиную часть изъ уплоченной моею женою суммы, именно 1.800 р. Удостовѣрясь въ справедливости этого показанія, я вызвалъ Эрбера въ Павловскъ, гдѣ допрашивалъ его при Колесовѣ, и такъ какъ онъ ни въ чемъ не сознавался, дѣлалъ ему очную ставку съ упомянутымъ чиновникомъ. Онъ хотя и на ней не сознался, но мѣшался въ показаніяхъ, и я приказалъ ему на другой же день представить прошеніе объ увольненіи отъ службы. Такимъ образомъ я снова остался безъ секретаря.

Императрица постоянно послѣднее время проводила лѣто за границей. Польскія смуты удерживали Императорскую фамилію въ Россіи. Наши

прибалтійскіе нѣмцы воспользовались этимъ, чтобы выказать ей свою преданность: подъ ихъ вліяніемъ, медики назначили лѣтнее пребываніе Императрицы въ Дуббельнѣ. Эти русскіе нѣмцы, нерасположенные къ Россіи, всегда изощрялись въ выказываніи своей преданности къ Царскому Дому. Убѣжденные въ томъ, что Петромъ Великимъ даны имъ особыя права, которыхъ не имѣютъ другіе русскіе подданные, въ чемъ они впрочемъ ошибаются, высшія сословія трехъ прибалтійскихъ губерній опасаются распространенія на нихъ всѣхъ новыхъ мѣръ правительства, принимаемыхъ во всей остальной Имперіи. Въ особенности въ настоящее время реформъ по всѣмъ частямъ управленія они болѣе чѣмъ когда-либо опасались распространенія на нихъ реформъ по крестьянскому вопросу, земскимъ учрежденіямъ и по введенію въ дѣлопроизводство русскаго языка въ правительственныхъ мѣстныхъ учрежденіяхъ, чему реформа по судебной части могла бы сильно содѣйствовать.

Крестьяне въ этихъ губерніяхъ, Латыши и Эсты, были освобождены отъ крѣпостной зависимости еще въ началѣ XIX столѣтія, но такъ какъ они не были надѣлены землею и помѣщики пользовались на своихъ земляхъ полицейскою и судебною властію и, сверхъ того, по выборамъ занимали всѣ судебныя и полицейскія мѣста въ этихъ губерніяхъ, то положеніе освобожденныхъ крестьянъ сдѣлалось хуже прежняго. Помѣщики опасались, чтобы въ этихъ губерніяхъ не ввели правилъ о надѣлѣ крестьянъ землею, постановленныхъ для другихъ русскихъ губерній манифестомъ отъ 19 февраля 1861 г. Введеніе новыхъ судебныхъ уставовъ лишило бы мѣстныхъ помѣщиковъ права творить судъ надъ несчастными крестьянами, а введеніе земскихъ учрежденій поставило бы ихъ на равную ногу съ сими послѣдними, чего они, созданные, по ихъ убѣжденіямъ, изъ другой кости, допустить не могутъ.

Новыя судебныя мѣста были бы подвѣдомственны кассаціоннымъ департаментамъ Сената въ Петербургѣ. Въ настоящее время мѣстныя правительственныя учрежденія подчинены Сенату, но многіе изъ нѣмцевъ надѣялись, что съ предстоящимъ уничтоженіемъ департаментовъ Сената, представлявшихъ при прежнемъ порядкѣ высшую судебную инстанцію, они, сохранивъ въ своихъ губерніяхъ старый судебный порядокъ, добьются учрежденія особаго сената въ Ригѣ для трехъ прибалтійскихъ губерній. Введеніе же русскаго языка въ дѣлопроизводство мѣстныхъ правительственныхъ учрежденій, которое было постановлено еще Императоромъ Николаемъ, но осталось безъ исполненія, могло бы повести къ обрусѣнію Латышей и Эстовъ, которыхъ они всѣми средствами старались онѣмечить.

Прибалтійскіе нѣмцы надѣялись во время посѣщенія Государя и Государыни добиться, чтобы означенныя реформы вовсе не были на ихъ край распространены, или по крайней мѣрѣ отсрочены на неопредѣленное время. Множество прибалтійскихъ дворянъ, занимающихъ высшія должности во всѣхъ частяхъ управленія, въ особенности въ при-

дворной службѣ, къ которой они несомнѣнно пригоднѣе русскихъ, поддерживали этотъ особаго рода сепаратизмъ.

По полученіи приказанія о поѣздкѣ Государя и Государыни съ младшими дѣтьми въ Ригу, меня неоднократно посѣщалъ какой-то баронъ Икскуль. Ему Лифляндское дворянство поручило приготовленіе въ Петербургѣ къ празднику, который оно назначило дать Государю въ замкѣ Кокенгаузенѣ, близъ станціи того же имени на Риго-Динабургской желѣзной дорогѣ. Икскуль надоѣлъ мнѣ своими разсказами о приготовленіяхъ къ празднику и въ особенности о принимаемыхъ имъ предосторожностяхъ для благополучнаго проѣзда Императорской фамиліи.

Смуты въ Царствѣ Польскомъ и въ смежныхъ съ ними губерніяхъ, огромные пожары, которые приписывались поджогамъ, и незначительные безпорядки въ нѣсколькихъ мѣстностяхъ Россіи, которымъ старались придать важное значеніе, распространили въ публикѣ сильную панику. Опасались злоумышленія противъ жизни Государя. Икскуль неоднократно выражалъ мнѣ опасеніе, чтобы провизія, изготовляемая для праздника въ Кокенгаузенѣ, не была отравлена, и разсказывалъ о принятыхъ имъ мѣрахъ къ тому, чтобы этого не могло случиться.

Состоя 11 мѣсяцевъ главнымъ инспекторомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, я еще ни разу не сопровождалъ поѣзда Государя, такъ какъ при поѣздкахъ его въ Царское Село и въ Петергофъ его сопровождалъ инспекторъ этихъ дорогъ.

Съ Государемъ изъ старшихъ лицъ ѣхалъ Чевкинъ, князь Василій Андреевичъ Долгорукій, бывшій тогда шефомъ жандармовъ, и графъ А. В. Адлербергъ. Изъ дамъ, сопровождавшихъ Императрицу, обратила мое особое вниманіе фрейлина княжна Долгорукова, извѣстная тогда подъ названіемъ «la grande demoiselle», вышедшая впослѣдствіи замужъ за генералъ-адъютанта Петра Павловича Альбединскаго. Она была высокая и стройная женщина, но лицомъ не была очень красива: выраженіе лица показалось мнѣ непривѣтливымъ. Въ Лугѣ былъ обѣдъ, къ которому между прочими былъ приглашенъ и я. Государь мнѣ сказалъ нѣсколько любезныхъ словъ. Начальникъ станціи въ Лугѣ просилъ Государя окрестить (конечно, заочно) его новорожденнаго сына. Такъ какъ онъ былъ полякъ, то мнѣ было поручено навести справку объ его благонадежности. Справка была въ его пользу, и немедленно послѣ обѣда начальнику станціи черезъ меня былъ врученъ брилліантовый фермуаръ въ подарокъ будущей кумѣ Государя.

Императорскій поѣздъ остановился въ Динабургѣ подлѣ платформы, устроенной лифляндскимъ дворянствомъ при пересѣченіи желѣзной дороги съ шоссе, по которому Императорская фамилія должна была переѣхать въ крѣпость, гдѣ ей былъ приготовленъ ночлегъ. При нашемъ подъѣздѣ, на платформѣ собрались власти Динабургской крѣпости и Лифляндской губерніи, равно какъ и присланные для встрѣчи депутаты отъ дворянства этой губерніи. Платформа у желѣзной дороги была устроена короткая,

такъ что для выхода изъ вагона, слѣдовавшаго за Императорскимъ вагономъ, я долженъ былъ выскочить на почву, состоявшую изъ мелкаго сыпучаго песка. Взойдя на платформу, я увидѣлъ, что дверь изъ Императорскаго вагона нельзя было отворить, такъ какъ она была выше карниза, служившаго украшеніемъ навѣса платформы.

Государь, просунувъ руку между стѣною вагона и дверью, насколько карнизъ допускалъ открыть послѣднюю, старался сломать его, въ чемъ Государю помогали лица, стоявшія на платформѣ. Я присоединился къ нимъ, но карнизъ былъ такъ проченъ, что всѣ усилія сломать его были тщетны.

Государь спросилъ меня, какимъ образомъ я вышелъ изъ поѣзда. Я объяснилъ, что выпрыгнулъ изъ моего вагона, до котораго платформа не доходитъ. Государь сказалъ, что ему съ Императрицею приходится сдѣлать то же и пошелъ съ нею въ вагонъ, въ которомъ я ѣхалъ. Я поспѣшилъ къ двери этого вагона и помогъ выскочить изъ него Государю, который, принявъ на руки Императрицу, поставилъ ее на сыпучій песокъ, по которому она должна была пройти нѣсколько шаговъ до платформы. Сѣвъ въ экипажъ, они немедля уѣхали въ крѣпость.

Государь оставилъ безъ всякаго замѣчанія этотъ непріятный случай, Чевкинъ также, я же выговаривалъ при послѣднемъ Палену, что такъ какъ мною возложено было на него озаботиться приготовленіями къ удобному проѣзду Государя, то въ виду того, что устройство платформы оканчивалось въ бытность его въ Динабургѣ, его обязанностію было, хотя онъ инспекторъ собственно Риго-Динабургской дороги, удостовѣриться въ томъ, что карнизъ навѣса платформы не помѣшаетъ отворить дверь Императорскаго вагона.

Паленъ оставался равнодушенъ и къ происшествію и къ моему замѣчанію. Чевкинъ, уѣзжая въ крѣпость, приказалъ на другой день быть мнѣ и Палену у него очень рано утромъ. Я нашелъ для себя какой-то дрянной ночлегъ. Замѣчательно, что всѣ, находящіеся въ свитѣ Государя во время его переѣздовъ, заносятся въ списки, которые сообщаются властямъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ Государь останавливается, и по этимъ спискамъ лицамъ, состоящимъ въ свитѣ, заготовляются квартиры и экипажи. Лица же вѣдомства путей сообщенія, обязанныя сопровождать Государя, и въ ихъ числѣ самъ главноуправляющій, не вносятся въ эти списки, а потому сами должны заботиться о своемъ помѣщеніи и объ экипажѣ, которые добываются съ большимъ трудомъ и за невѣроятно большія цѣны.

На другое утро въ назначенный Чевкинымъ часъ я былъ у него и нашелъ его разговаривающимъ съ инженеромъ, завѣдывавшимъ мѣстнымъ шоссе. Весною 1862 г. на рѣкѣ Западной Двинѣ образовалась никогда не бывавшая прежде зажора, поднявшая горизонтъ этой рѣки у моста на желѣзной дорогѣ слишкомъ на 20 футовъ, причемъ нѣсколько деревень, находящихся выше моста, было затоплено, а мостъ подвергался большой опасности.

При внезапномъ разрывѣ этой зажоры, сильнымъ движеніемъ льда была повреждена длинная шоссейная дамба, идущая по низменной мѣстности Динабурга, и въ особенности ея одежда со стороны рѣки. Чевкинъ предполагалъ осмотрѣть эти поврежденія, вмѣстѣ съ означеннымъ инженеромъ, мною и Паленомъ, но не дождавшись послѣдняго, мы осмотрѣли ихъ втроемъ и Чевкинъ простился со мною, сказавъ, что онъ возвращается въ Петербургъ, а мнѣ поручаетъ заботу о дальнѣйшемъ путешествіи Ихъ Величествъ.

Возвратясь въ свое помѣщеніе, я послалъ за Паленомъ, чтобы распорядиться слѣдованіемъ Императорскаго поѣзда по Риго-Динабургской желѣзной дорогѣ, но онъ не прибылъ, несмотря на то, что я выѣхалъ изъ моей квартиры такъ поздно, что попавшійся мнѣ дрянной извозчикъ привезъ меня на станцію въ то время, когда Государь уже прибылъ на нее. Я успѣлъ вскочить въ первый попавшійся вагонъ, куда мнѣ бросили мой чемоданъ и ящикъ съ каской, поѣздъ немедля тронулся, такъ что остальныя мои вещи были доставлены въ Ригу съ слѣдующимъ, не заходившимъ въ Кокенгаузенъ, поѣздомъ, на которомъ слѣдовалъ Паленъ.

Чевкинъ, котораго я увидалъ въ Императорскомъ поѣздѣ, объяснилъ мнѣ, что Государь не дозволилъ ему возвратиться въ Петербургъ. Въ этотъ день погода вдругъ измѣнилась, сдѣлалось очень холодно и прошелъ проливной дождь. На ст. Кокенгаузенъ были устроены тріумфальныя ворота съ надписью: «Willkommen», и стояло множество экипажей: въ нихъ пріѣхали Лифляндскіе дворяне встрѣчать Императора, котораго они почему-то считаютъ Герцогомъ Лифляндскимъ. У самой платформы стоялъ, для переѣзда Ихъ Величествъ въ замокъ, великолѣпный шарабанъ, запряженный четырьмя отличными лошадьми, принадлежавшими богатому Лифляндскому барону Липгардту. Онъ, сидя на козлахъ шарабана въ какой-то фантастической одеждѣ, самъ управлялъ ими. Чей-то экипажъ доставилъ меня измученнаго и совершенно мокраго въ замокъ. Нѣсколько Лифляндскихъ дворянъ распоряжались размѣщеніемъ пріѣзжающихъ по комнатамъ замка. Моего имени не было въ спискѣ лицъ, сопровождающихъ Государя, а потому для меня не было помѣщенія. Холодный дождь сквозь сюртукъ промочилъ мое бѣлье и потому мнѣ необходимо было переодѣться. Увидѣвъ, что одна изъ комнатъ въ коридорѣ верхняго этажа никѣмъ не занята, я завладѣлъ ею. Вскорѣ кто-то изъ свиты Государя, постучавъ въ дверь моей комнаты, сказалъ, что она была предназначена ему, но видя, что я въ ней раздѣваюсь, ушелъ.

Дверь моей комнаты, выходившая въ коридоръ, была противъ двери комнаты, отведенной для княжны Долгоруковой, о которой я упоминалъ выше. Эта послѣдняя дверь оставалась иногда отворенною, и я, проходя мимо, видѣлъ Долгорукову, смотрѣвшую на меня съ необыкновенною важностію, явно недовольною такимъ близкимъ сосѣдствомъ съ нею лица столь незначительнаго.

Выйдя изъ моей комнаты, я встрѣтилъ Чевкина, который все еще

отыскивалъ, гдѣ бы переодѣться, такъ какъ для него также не было приготовлено помѣщеніе. Я ему сказалъ, какъ я завладѣлъ моею комнатою. Онъ въ ней переодѣлся. Въ паркѣ замка была устроена великолѣпная палатка для обѣда, бала и ужина, состоявшая изъ разныхъ отдѣленій; изъ нихъ нѣкоторыя собственно для Ихъ Величествъ, а другія для остальной публики.

По приходѣ въ палатку, Чевкинъ и я, въ ожиданіи прибытія Ихъ Величествъ, сѣли на одномъ изъ диванов въ большой гостиной. Вскорѣ подошелъ ко мнѣ какой-то Лифляндскій помѣщикъ лѣтъ 40, въ дворянскомъ мундирѣ и съ Анненскимъ крестикомъ съ мечами въ петлицѣ. Привожу почти буквально его разговоръ со мною, къ которому онъ приступилъ вопросомъ:

— Какъ вамъ нравится палатка и ея убранство?

Я отвѣчалъ похвалами. Тогда онъ сказалъ мнѣ:

— Вы должны быть довольны, что у насъ такъ принимаютъ Вашего Государя.

Я отвѣчалъ утвердительно и присовокупилъ, что во всей Россіи всегда принимаютъ Государей съ полнымъ радушіемъ и, насколько позволяютъ средства, великолѣпіемъ, а тѣмъ болѣе Государя, которому Россія обязана уничтоженіемъ крѣпостного права и многимъ другимъ. Онъ возразилъ:

— Понятно, что въ Россіи принимаютъ радушно своего Императора.

Я отвѣчалъ, что находясь въ Лифляндской губерніи, я не выѣзжалъ изъ Россіи и что Императоръ тотъ же въ этой губерніи, какъ въ Воронежской и всѣхъ прочихъ. На это онъ возразилъ:

— Вы ошибаетесь; въ Россіи онъ Монархъ наслѣдственный, а здѣсь избранный. Петръ Великій былъ наслѣдственный Государь въ Россіи и его потомки также наслѣдственные ея Государи, тогда какъ Лифляндія избрала Петра Великаго и затѣмъ его потомки также избранники Лифляндцевъ.

Я отвѣчалъ, что ничего не слыхалъ объ избраніи въ Лифляндіи царствующаго Императора Александра Николаевича, что онъ старшій сынъ Императора Николая Павловича, котораго мы всѣ знали, и по закону, по праву первородства, по смерти отца сдѣлался Императоромъ всей Россіи, а слѣдовательно и Лифляндской губерніи, составляющей часть этой Имперіи. Относительно же избранія Лифляндцами въ свои Государи Петра Великаго, я замѣтилъ говорившему со мною, что онъ лѣтъ на десять меня моложе, а потому, вѣроятно, мы учились исторіи по разнымъ учебникамъ. Въ моемъ же учебникѣ было сказано, что русскія войска въ царствованіе Петра Великаго завоевали Лифляндію, которая тогда же была присоединена къ Россіи на вѣчныя времена, вслѣдствіе чего принципъ говорившаго со мною, состоящій въ томъ, что если предокъ былъ избранъ въ Государи, то и потомки его должны быть почитаемы избранными, а не наслѣдственными, не приложимъ къ Лифляндіи. Этотъ принципъ скорѣе

приложимъ къ внутреннимъ губерніямъ Россіи, такъ какъ дѣдъ Петра Великаго былъ дѣйствительно избранъ на Царство всею тогдашнею Русскою землею.

Мой собесѣдникъ изъявилъ удивленіе, что я могу разсуждать подобнымъ образомъ, такъ какъ я самъ принадлежу къ одному изъ лучшихъ родовъ Прибалтійскаго края.

Я отвѣчалъ, что полагаю обязанностію каждаго человѣка говорить правду, а если нѣкоторыя лица воображаютъ, что дворянскіе роды Прибалтійскаго края стоятъ выше другихъ, то тѣмъ болѣе они никогда не должны забывать этой обязанности.

Вѣроятно, я выражался съ нѣкоторою горячностію, и потому сидѣвшій подлѣ меня Чевкинъ, отведя меня въ сторону, сказалъ, что хотя онъ вполнѣ раздѣляетъ мой образъ мыслей, но что здѣсь не мѣсто препираться гостямъ съ хозяевами. Я возразилъ, что этотъ нѣмецъ, котораго я даже фамиліи не знаю, изложилъ безъ всякаго съ моей стороны повода свой нелѣпый образъ мыслей, что онъ могъ бы оставить его при себѣ и въ особенности не излагать его при Чевкинѣ, на которомъ надѣта была Андреевская лента.

По прибытіи Ихъ Величествъ въ палатку, былъ сервированъ великолѣпный обѣдъ, послѣ котораго Чевкинъ, согласно полученному имъ дозволенію Государя, отправился въ Петербургъ. Когда онъ откланивался Государю, послѣдній убѣждалъ его доѣхать до Риги, но Чевкинъ утверждалъ, что у него есть важное дѣло въ Петербургѣ и что онъ оставляетъ меня, чтобы блюсти объ удобствѣ проѣзда и спокойствіи Ихъ Величествъ по дорогѣ, которая мнѣ вполнѣ извѣстна, такъ какъ я ее свидѣтельствовалъ передъ ея открытіемъ.

При отъѣздѣ Чевкина у замка Кокенгаузена стояло нѣсколько запряженныхъ экипажей, но всѣ они имѣли разныя назначенія, а для Чевкина не было приготовлено экипажа. Это привело Чевкина въ затрудненіе, которое мною было немедля отстранено тѣмъ, что я приказалъ одному изъ кучеровъ подъѣхать къ крыльцу, посадилъ Чевкина въ подъѣхавшій экипажъ и самъ сѣлъ съ нимъ, чтобы проводить его до станціи желѣзной дороги.

Во время пути до этой станціи Чевкинъ сказалъ мнѣ, что онъ опасается ѣхать въ Ригу съ Государемъ, которому, конечно, нѣмцы представятъ разные проекты по устройству крестьянъ, а Государь передастъ ихъ Чевкину для разсмотрѣнія, но съ предвареніемъ, что проекты эти ему кажутся одобрительными, и будетъ трудно одному лицу противиться его волѣ. Если же при Государѣ не будетъ лица, которому онъ могъ бы поручить разсмотрѣніе подобныхъ проектовъ, то они будутъ пересланы въ Петербургъ и разсмотрѣны въ подлежащемъ учрежденіи до заявленія о томъ, что они одобряются Государемъ.

По возвращеніи моемъ на Кокенгаузенскій праздникъ, Государь спросилъ меня, уѣхалъ ли Чевкинъ и, получивъ утвердительный отвѣтъ, ска-

залъ, что Чевкинъ очень упрямъ и не ѣдетъ въ Ригу потому, что не любитъ нѣмцевъ.

Балъ и затѣмъ ужинъ продолжались довольно долго. Я ночевалъ въ захваченной мною комнатѣ, несмотря на гордые взоры, которые продолжала бросать Долгорукова при встрѣчахъ со мною.

На другой день утромъ Ихъ Величества отправились въ Ригу. Погода въ этотъ день была лучше и можно было хотя нѣсколько полюбоваться прекрасными видами около замка Кокенгаузена. Мы ѣхали въ Императорскомъ поѣздѣ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, въ которомъ есть изящно отдѣланная открытая платформа. Государь помѣстился на ней. Проѣзжая нѣсколько десятковъ верстъ песчаною долиною, Государь сказалъ мнѣ:

— Какая скучная, монотонная мѣстность.

Я отвѣчалъ, что это самая удобная мѣстность для желѣзныхъ дорогъ, которымъ великолѣпная мѣстность первый врагъ.

Въ Ригѣ на платформѣ желѣзнодорожной станціи нѣсколько десятковъ дѣвицъ въ бѣлыхъ платьяхъ разсыпали по пути Ихъ Величествъ цвѣты. Отъ станціи до дворца Ихъ Величества ѣхали въ коляскѣ, предшествуемые разными городскими учрежденіями, изъ которыхъ обратили мое особенное вниманіе Шварценгауптгеры (черноголовые), шедшіе по два въ рядъ въ черныхъ фракахъ съ длиннѣйшими шпагами на боку, въ черныхъ эфесахъ, и Рижская городская (муниципальная) стража на лошадяхъ, состоящая изъ мѣстныхъ почетныхъ бюргеровъ, изъ которыхъ многіе въ первый разъ надѣли каски и вообще мундиры, весьма похожіе на мундиры конно-гренадерскаго полка.

Подобнаго ничего не существуетъ въ русскихъ городахъ, а потому это было для меня новое зрѣлище, равно какъ и безчисленное множество флаговъ, висѣвшихъ почти у каждаго окна, а такъ какъ улицы въ старой части Риги очень узки, то эти флаги образовали шатеръ надъ проѣзжающими. Украшеніе флагами русскихъ городовъ во время торжественныхъ въѣздовъ и другихъ праздниковъ было введено въ послѣднее время.

На другой день я посѣтилъ разныя лица, съ которыми познакомился въ послѣдній мой пріѣздъ въ Ригу, а вечеромъ былъ на балѣ, данномъ городомъ Ригою Ихъ Величествамъ. Балъ былъ великолѣпный. Гражданки Риги были одѣты не хуже аристократокъ высшаго Петербургскаго общества. Возвращаясь на другой день въ Петербургъ, я откланивался Государю на балѣ, на которомъ, къ удивленію моему, не было инспектора Риго-Динабургской желѣзной дороги Палена.

Я назначилъ мой отъѣздъ очень рано и нашелъ на желѣзнодорожной станціи собравшихся меня проводить до Динабурга членовъ правленія этой дороги и инспектора ея Палена. Я просилъ ихъ не безпокоиться и сказалъ членамъ правленія, что не думалъ ихъ встрѣтить здѣсь, а Палену, что хотѣлъ его предупредить на балѣ о томъ, чтобы онъ не провожалъ меня. Изъ неяснаго отвѣта Палена я могъ заключить, что онъ не считалъ

для своего баронскаго достоинства приличнымъ быть на балѣ, данномъ бюргерами, такъ какъ, онъ сказалъ, изъ дворянъ были только должностныя лица, обязанныя быть на немъ по своему официальному положенію. Впрочемъ, Паленъ вообще удалялся отъ общества и никого не принималъ у себя. Онъ жилъ съ какою-то простою женщиною, на которой впослѣдствіи женился, не испросивъ разрѣшенія начальства, такъ что по формулярному списку числился холостымъ.

Весьма странно, что въ маломъ числѣ моихъ подчиненныхъ одинъ, завѣдомо женатый, числился холостымъ, а другой, именно В. И. Граве, числился женатымъ, тогда какъ мнѣ извѣстно было, что онъ формально развелся со своею второю женою, которая, немедля по разводѣ, вышла замужъ за какого-то гвардейскаго офицера, но Граве не доносилъ о состоявшемся разводѣ и никогда о немъ не говорилъ мнѣ.

По моемъ возвращеніи въ Петербургъ, Чевкинъ поѣхалъ въ Москву для осмотра разныхъ частей вѣдомства путей сообщенія и между прочимъ для удостовѣренія въ возможности открыть движеніе на желѣзныхъ дорогахъ: Нижегородской отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода и Саратовской (нынѣ Московско-Рязанской) отъ Москвы до Коломны. Я поѣхалъ съ Чевкинымъ.

Во время моей поѣздки съ Ихъ Величествами въ Ригу, для свидѣтельствованія участка Рязанской дороги предъ открытіемъ на немъ движенія, была послана особая комиссія подъ предсѣдательствомъ вице-директора департамента желѣзныхъ дорогъ Липина.

Участокъ открытъ 20-го іюля. Въ этотъ день былъ торжественный поѣздъ изъ Москвы, на который были приглашены правленіемъ дороги многія лица изъ Москвы. На Коломенской станціи желѣзной дороги въ палаткахъ былъ великолѣпный обѣдъ, за которымъ предсѣдательствовалъ предсѣдатель правленія дороги, П. Г. фонъ-Дервизъ. Изъ множества застольныхъ рѣчей, произнесенная однимъ изъ учредителей дороги Сафроновымъ отличалась безсвязною витіеватостію. Онъ, между прочимъ, сказалъ, что въ этотъ день пророкъ Илія вознесся на небо на коврѣ-самолетѣ, наподобіе чего съ этого дня пассажиры и грузы будутъ переноситься на паровозѣ-самолетѣ между Москвою и Коломною.

14-го іюля вечеромъ Чевкинъ съ Липинымъ, мною и чиновникомъ особыхъ порученій Михаиломъ Ивановичемъ Пѣвницкимъ выѣхалъ по желѣзной дорогѣ во Владиміръ, гдѣ для дальнѣйшаго слѣдованія по шоссе до Нижняго-Новгорода былъ приготовленъ большой почтовый дилижансъ. Чевкинъ былъ недоволенъ этимъ экипажемъ, опасаясь, что насъ повезутъ слишкомъ тихо, и приказалъ заложить четырехмѣстный дилижансъ. Я, въ виду того, что ѣдущихъ было, считая начальника работъ по шоссе инженера Риделя (старшаго), пятеро и что при Чевкинѣ и мнѣ были слуги, былъ противнаго мнѣнія. Это разсердило Чевкина и онъ, настоявъ на своемъ, неоднократно упрекалъ меня во время пути до Нижняго въ желаніи пользоваться слишкомъ большими удобствами.

Раздраженный моими возраженіями на счетъ экипажа, онъ, не помню за что, распекъ Риделя на Владимірской станціи. Зная, что этотъ инженеръ много сдѣлалъ для улучшенія разрушеннаго Нижегородскаго шоссе, я старался защитить его. Между тѣмъ моему слугѣ не было мѣста въ нашемъ экипажѣ и онъ поѣхалъ съ Риделемъ въ телѣгѣ. Впослѣдствіи я увидалъ, что мой слуга сидитъ на козлахъ нашего экипажа рядомъ съ кучеромъ, изъ чего заключилъ, что Ридель, вѣроятно, отсталъ отъ насъ и потому опасался, что ему снова за это достанется отъ Чевкина. Но мы нагнали Риделя въ Вязникахъ, появленіе же моего слуги на козлахъ нашего экипажа объяснилось тѣмъ, что онъ не могъ выдержать ѣзды на телѣгѣ, какъ это уже обнаружилось при поѣздкѣ моей въ сентябрѣ 1861 г. изъ Ковно въ Динабургъ. Опасаясь, что и впредь ему придется ѣздить со мною въ телѣгѣ, онъ отъ меня отошелъ, и я очень сожалѣлъ, что по этому поводу лишился хорошаго слуги. Съ этихъ поръ нанимаемые мною камердинеры мѣнялись очень часто. Уходя отъ меня всѣ заявляли, что мною весьма довольны, но постоянно находили причины, по которымъ должны были оставлять меня. Сначала это было очень скучно, но теперь я уже привыкъ къ этой безпрестанной перемѣнѣ моихъ камердинеровъ.

Нижегородское шоссе, котораго часть, ближайшая къ Владиміру, находилась въ послѣдніе годы въ совершенномъ разстройствѣ, стараніями Риделя была доведена до очень хорошаго положенія. Чевкинъ выразилъ ему свое удовольствіе. Ближайшая къ Нижнему-Новгороду часть этого шоссе, перестроенная мною въ 1844—45 годахъ, сохранилась превосходно, несмотря на то, что на нее, по свидѣтельству инженеровъ, употреблялось весьма мало ремонтнаго щебня. Это только доказываетъ, что прочно устроенное шоссе можетъ долго выдерживать и большую ѣзду и неудобства нашего климата.

Я позабылъ сказать, что, до назначенія Риделя для упроченія Нижегородскаго шоссе, я былъ посланъ Чевкинымъ для опредѣленія степени его разрушенія, средствъ къ его исправленію и способовъ, при которыхъ эти средства могли бы быть употреблены съ наибольшею выгодою.

Вскорѣ по назначеніи Чевкина главноуправляющимъ путями сообщенія ему было представлено, что ремонтъ шоссе стоитъ дорого, потому что инженеры, завѣдующіе ремонтомъ, стараются, при составленіи на него смѣтъ, увеличивать количество потребнаго на ремонтъ щебня и рабочихъ людей и лѣтнее и зимнее содержаніе шоссе; въ дѣйствительности же употребляютъ щебня и рабочихъ менѣе показаннаго въ смѣтахъ, незаконно пользуясь, или вѣрнѣе воруя вмѣстѣ съ подрядчиками, ставящими щебень и рабочихъ, то, что не было употреблено; что щебеночный слой съ каждымъ годомъ утоняется, канавы около шоссе не прочищаются и не производятся другія работы для поддержанія шоссе и что никто за это не подвергается никакой отвѣтственности.

Это убѣжденіе было не вездѣ справедливо: многіе инженеры, завѣды-

вавшіе участками шоссе, изъ самолюбія старались сохранять ввѣренные имъ участки въ должномъ видѣ. Чтобы лишить инженеровъ возможности воровать, придумали отдавать содержаніе шоссе на четыре года по оптовому подряду съ тѣмъ, что лицамъ, принявшимъ на себя это содержаніе, по заключеніи съ ними контрактовъ, были сдаваемы шоссе въ началѣ ноября, съ опредѣленіемъ черезъ 50 саженъ толщины средняго на каждой верстѣ слоя щебеночной одежды. Эта толщина повѣрялась въ слѣдующемъ ноябрѣ, и если оказывалось утоненіе, то подрядчику выдавались наряды на поставку въ слѣдующемъ году того количества щебня, которое необходимо было для доведенія щебеночной одежды до прежней ея толщины. Измѣреніе толщины слоя щебеночной одежды требовало большой точности, которой въ подобныхъ случаяхъ весьма трудно достигнуть и особливо при ноябрьскихъ морозахъ. Сверхъ того, на нѣкоторыхъ участкахъ одежда была такъ тонка, что на нихъ требовалась сплошная разсыпка щебня; средняя же толщина одежды на цѣлой верстѣ не имѣла никакого значенія. Подрядчики въ первый же годъ содержанія ими шоссе заравнивали только ямы въ щебеночной одеждѣ, а инженеры не смѣли ранѣе слѣдующаго ноября требовать отъ нихъ утолщенія разрушавшихся мѣстъ. Большая часть инженеровъ, видя, что отвѣтственность за хорошее состояніе шоссе съ нихъ снята, подчинились новому порядку. Тѣ же инженеры, которые, предвидя послѣдствія подобнаго содержанія шоссе, требовали своевременнаго утолщенія, были заподозрѣны высшимъ начальствомъ въ незаконныхъ притязаніяхъ. Подрядчики, во второй годъ содержанія ими шоссе, не выставляли назначеннаго по нарядамъ щебня и, предвидя свою несостоятельность, еще хуже содержали шоссе, котораго многія части между тѣмъ приходили въ совершенное разстройство, послѣ чего подрядчики объявлялись несостоятельными и мѣстнымъ инженерамъ поручалось дѣйствіе на ихъ счетъ. Но подрядчики получили, согласно заключеннымъ съ ними контрактамъ, полную сумму за первый годъ содержанія шоссе, а нѣкоторые и за второй, поставивъ весьма мало щебня и не произведя всѣхъ требовавшихся ремонтныхъ работъ. Залоги же, большею частію принадлежавшіе не подрядчикамъ, а постороннимъ лицамъ, состояли обыкновенно изъ свидѣтельствъ на недвижимыя имущества. По закону требуется, въ случаѣ несостоятельности подрядчиковъ, обращаться къ залогодателямъ, не желаютъ ли они дѣйствовать вмѣсто несостоятельнаго лица, которому они довѣрили залоги.

На полученіе отвѣта на это заявленіе давалось нѣсколько времени. Въ случаѣ отказа залогодателей, ихъ залоги должны были продаваться съ аукціона, на что также требовалось много времени. Между тѣмъ шоссе не могло оставаться безъ исправленія. Инженеры требовали сверхсмѣтныхъ работъ и матеріаловъ на тѣ участки, которые были доведены до разрушенія. Увеличеніе требованія поставки матеріаловъ въ самое короткое время возвышало ихъ цѣнность. То и другое вело за собою огромную переписку между центральнымъ управленіемъ и мѣстными инженерами, которые были заподозрѣваемы, иногда и неправильно, въ желаніи нажиться при

этихъ случаяхъ. Все оканчивалось большими передержками по содержанію шоссе, которыя падали на государственное казначейство, такъ какъ даже продажею залоговъ эти передержки далеко не покрывались.

К. И. Марченко, пользовавшійся у Чевкина большимъ авторитетомъ, поддерживалъ, вѣроятно, по неопытности, этотъ способъ содержанія шоссе оптовыми подрядчиками, но между инженерами былъ слухъ, что онъ его поддерживалъ потому, что ему было удобнѣе брать взятки съ оптовыхъ подрядчиковъ. Какъ бы то ни было, но этотъ способъ былъ причиною разстройства всѣхъ шоссе при Чевкинѣ, который меня командировалъ на Нижегородское шоссе именно въ то время, когда подрядчики были отстранены, а на ихъ счетъ дѣйствовали мѣстные инженеры, завѣдывавшіе участками шоссе.

Мои изслѣдованія на мѣстѣ показали мнѣ, что бывшій начальникъ отдѣленія, въ составъ котораго входило шоссе, инженеръ Мейнгардтъ, мой товарищъ по Институту инженеровъ путей сообщенія, недостаточно наблюдалъ за правильностію дѣйствій его подчиненныхъ по заготовкѣ щебня, а двое изъ послѣднихъ ввели меня въ сомнѣніе на счетъ честности ихъ дѣйствій. Вслѣдствіе моего донесенія, Мейнгардтъ былъ смѣненъ и вскорѣ получилъ мѣсто болѣе соотвѣтствовавшее его способностямъ, а упомянутые два его подчиненные удалены отъ должностей.

Начальникомъ отдѣленія, по выходѣ Мейнгардта, назначенъ Ридель, которому поручено хозяйственно распорядиться улучшеніемъ и содержаніемъ шоссе, съ правами большими обыкновенныхъ правъ начальниковъ отдѣленій въ округахъ путей сообщенія. На всѣ другія шоссе, которыя пришли въ разрушеніе отъ вышеписаннаго способа ихъ содержанія и потребовали огромныхъ суммъ на ихъ исправленіе, были также назначены инженерные штабъ-офицеры съ тѣми же правами, какъ Ридель, и эта мѣра, сколько мнѣ извѣстно, увѣнчалась успѣхомъ.

Съ 1863 г. предполагалось таковое улучшеніе на Московско-Харьковскомъ шоссе. Потребныя для этого суммы показались Государю, какъ говорили тогда, столь значительными, что онъ, выслушавъ докладъ Чевкина, замѣтилъ, что хотятъ строить новое шоссе по протяженію, по которому таковое давно уже существовало. Конечно, недоброжелатели Чевкина постарались обвинить его въ доведеніи шоссе до разстройства, но никто не зналъ причины этого разстройства. Замѣчаніе Государя было однимъ изъ поводовъ вскорѣ послѣдовавшаго оставленія Чевкинымъ мѣста главноуправляющаго путями сообщенія.

Пріѣхали мы на станцію Нижегородской желѣзной дороги въ Кунавинѣ (зарѣчной слободѣ Нижняго-Новгорода) рано утромъ. На ней мы нашли инженеръ-подполковника Кипріянова, который состоялъ прежде при мнѣ, а съ начала лѣта былъ назначенъ директоромъ работъ по окончанію Нижегородской желѣзной дороги. Кипріяновъ черезъ нѣсколько часовъ по нашемъ пріѣздѣ получилъ телеграмму, что послѣднее звено рельсовъ, соединяющихъ Владиміръ съ Нижнимъ-Новгородомъ, поло-

жено, и мы, осмотрѣвъ Нижегородскую станцію съ ея принадлежностями, 15-го іюля около полудня поѣхали обратно. Это былъ первый поѣздъ по всему протяженію желѣзной дороги между Нижнимъ-Новгородомъ и Москвою.

На большей части протяженія до Владиміра верхнее строеніе дороги было въ самомъ безобразномъ видѣ: на нѣкоторыхъ участкахъ было разсыпано весьма мало балласта, на другихъ шпалы были положены на грунтъ; шпалъ подъ каждымъ рельсомъ вмѣсто восьми было по четыре, рельсы не были выравнены; желѣзные пути, по которымъ подвозился балластъ, были дурно соединены съ главнымъ путемъ; насыпи и выемки, по которымъ проходилъ этотъ путь, не имѣли достаточной ширины; водоснабженія нѣкоторыхъ станцій не были окончены.

Чевкинъ, обѣщавшій, кажется, Государю, что дорога откроется къ началу Нижегородской ярмарки, т.-е., къ 15 іюля, лично удостовѣрился въ невозможности немедленнаго ея открытія и хотя нельзя было ожидать, чтобы она, при самыхъ усиленныхъ средствахъ, была готова къ открытію черезъ двѣ недѣли. приказалъ мнѣ оставаться при работахъ до открытія движенія по дорогѣ, назначивъ для сего послѣднимъ срокомъ 31-е іюля. Вслѣдствіе этого приказанія, я, за исключеніемъ 20 го іюля, которое провелъ на открытіи участка дороги отъ Москвы до Коломны, безпрерывно находился на работахъ желѣзной дороги между Нижнимъ-Новгородомъ и Владиміромъ, но всѣ усилія были тщетны, и я изъ послѣдняго города послалъ 30 го іюля Чевкину телеграмму о невозможности открыть дорогу 31-го іюля. Въ отвѣтной телеграммѣ Чевкинъ приказывалъ открыть дорогу 1-го августа.

Это приказаніе было мною исполнено только потому, что я тогда не вполнѣ понималъ всѣ трудности введенія эксплоатаціонной службы вообще, а въ особенности на дорогѣ, на которой производились еще значительныя работы для ея окончанія. Управляющимъ эксплоатаціею Нижегородской желѣзной дороги былъ назначенъ инженеръ путей сообщенія капитанъ Николай Николаевичъ Петерсъ (впослѣдствіи статскій совѣтникъ, управляющій Царскосельскою желѣзною дорогою), замѣнившій Брессона по управленію эксплоатаціею участка дороги отъ Москвы до Владиміра.

По отслуженіи литургіи въ Нижегородскомъ ярмарочномъ соборѣ, мѣстные преосвященный Нектарій, губернаторъ Алексѣй Алексѣевичъ Одинцовъ и многіе чиновники и купцы были приглашены въ пассажирскую станцію къ завтраку, весьма хорошо изготовленному содержателемъ одной изъ Нижегородскихъ гостиницъ Никитою.

Передъ завтракомъ преосвященный отслужилъ молебенъ. Онъ былъ хорошо знакомъ съ моимъ братомъ Николаемъ и женою послѣдняго. Выраженіе лица преосвященнаго, его служеніе и нѣкоторая изысканность въ его облаченіи мнѣ очень понравились. За завтракомъ не обошлось безъ рѣчей. Губернаторъ въ самыхъ лестныхъ выраженіяхъ напомнилъ о пользѣ,

принесенной мною Нижнему-Новгороду, когда я былъ начальникомъ работъ въ этомъ городѣ, и въ особенности устройствомъ водопровода въ верхней его части. Конечно, я не оставилъ этихъ рѣчей безъ отвѣта. Послѣ завтрака вышелъ изъ Нижняго первый пассажирскій поѣздъ, напутствуемый благословеніемъ преосвященнаго. Я отправился въ этомъ поѣздѣ, сопровождаемый многими служащими на желѣзной дорогѣ.

Этотъ первый поѣздъ ознаменовался большимъ несчастіемъ. Проѣхавъ болѣе ста верстъ, я съ наступленіемъ ночи легъ спать въ моемъ вагонѣ и, засыпая, почувствовалъ сильный толчокъ, послѣ котораго поѣздъ остановился. Служащіе на дорогѣ выскочили изъ вагоновъ и вскорѣ пришли мнѣ сказать, что стрѣлка съ имѣющагося въ этомъ мѣстѣ балластнаго пути была неправильно поставлена, черезъ что паровозъ упалъ въ канаву, а тендеръ наѣхалъ на него, при чемъ находившійся на паровозѣ инженеръ путей сообщенія поручикъ Захарьинъ попалъ между тендеромъ и паровозомъ, ноги его искрошены этимъ столкновеніемъ, а самъ онъ лежитъ на горячемъ котлѣ паровоза.

Высвободить Захарьина не было никакой возможности. Приняты были мѣры къ охлажденію паровознаго котла и послано на ближайшую станцію за паровозомъ, чтобы оттащить тендеръ отъ паровоза, на который онъ наскочилъ. Паровозъ со станціи пришелъ не скоро. Захарьинъ, несмотря на жесточайшія страданія, все время велъ себя геройски, передавая товарищамъ свои предсмертныя распоряженія.

Измученный двухнедѣльными поѣздками между Владиміромъ и Нижнимъ-Новгородомъ, я чувствовалъ себя больнымъ. Несчастіе съ поѣздомъ еще болѣе меня разстроило, и я не рѣшился подойти къ Захарьину, въ чемъ впослѣдствіи себя неоднократно упрекалъ. Когда присланнымъ со станціи паровозомъ сдвинули тендеръ въ нашемъ поѣздѣ и тѣмъ освободили несчастнаго Захарьина, его довезли въ немъ до Владиміра, куда по моей телеграммѣ прибылъ бывшій моимъ домашнимъ въ Москвѣ докторомъ А. П. Поповъ, отличный хирургъ. Онъ отвезъ пострадавшаго въ Екатерининскую больницу въ Москвѣ, гдѣ послѣдній спустя три дня умеръ.

На желѣзной дорогѣ между Владиміромъ и Нижнимъ-Новгородомъ нѣсколько мостовъ не были окончены, а нѣкоторые были повреждены. Въ объѣздъ тѣхъ и другихъ были устроены временные деревянные. Между первыми самый значительный былъ Галицкій мостъ черезъ р. Клязьму, о дурной постройкѣ котораго французскими строителями я упоминалъ выше. Устройство его съ начала 1862 г. было поручено русскому инженеру путей сообщенія Духовскому, который только что передъ этимъ окончилъ мостъ на Нижегородской желѣзной дорогѣ черезъ р. Клязьму въ Ковровѣ. Сваи, набитыя французскими строителями, вырвало весенними водами, а оставшіяся въ грунтѣ были обмыты почти до основанія. Бетонъ, употребленный на фундаментъ, былъ до того дуренъ, что нисколько не связался.

Для продолженія работъ по устройству моста необходимо было вы-

дернуть оставшіяся сваи и вычерпать изъ воды негодный бетонъ. Горизонтъ воды въ Клязьмѣ понижается очень поздно, такъ что въ проѣздъ мой съ Чевкинымъ было едва приступлено къ означеннымъ работамъ. Объѣздный мостъ, по которому поѣзда двигались весьма медленно, былъ въ дурномъ положеніи и по своему устройству не могъ устоять при проходѣ льда по рѣкѣ, а потому необходимо было окончить каменныя работы постояннаго моста до наступленія осеннихъ морозовъ съ тѣмъ, чтобы зимою установить желѣзныя фермы и до наступленія весны пустить по немъ ѣзду.

Работы производились днемъ и ночью. Духовской былъ при нихъ почти неотлучно. Нѣсколько водолазовъ безпрерывно вытаскивали изъподъ воды негодный бетонъ, но въ послѣднія двѣ недѣли іюля, въ которыя я каждый день проѣзжалъ мимо этихъ работъ, онѣ на взглядъ нисколько не подвигались, и Духовской не былъ убѣжденъ въ возможности окончанія моста къ сроку.

Только въ проѣздъ мой въ сентябрѣ я нашелъ, что работы значительно подвинулись въ продолженіе шести недѣль, истекшихъ съ послѣдняго моего свиданія съ Духовскимъ. Я нашелъ въ немъ большую перемѣну: его совершенно бѣлокурые волосы сдѣлались сѣдыми, хотя ему въ то время не было еще 30 лѣтъ отъ роду. Въ проѣздъ мой въ октябрѣ я нашелъ каменныя работы моста оконченными, а, по установленіи въ зимнее время фермъ, по немъ были пущены поѣзда до вскрытія Клязьмы въ 1863 году.

Работы по устройству желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада въ концѣ іюля 1862 г. были доведены до такой степени, что можно было открыть по ней движеніе. Правленіе дороги желало, чтобы я ее предварительно осмотрѣлъ и чтобы я проѣхалъ на первомъ сквозномъ паровозномъ поѣздѣ. Рѣшившись открыть Нижегородскую дорогу 1-го августа, я телеграфировалъ правленію Ярославской дороги, что прибуду на Московскую станцію этой дороги 2 го августа рано утромъ.

Вышеописанная катастрофа съ поѣздомъ, въ которомъ я ѣхалъ 1-го августа изъ Нижняго-Новгорода, была причиною того, что я пріѣхалъ на Московскую станцію Ярославской дороги около полудня, гдѣ узналъ, что директоры правленія Ярославской дороги долго меня дожидались и, наконецъ, рѣшились уѣхать.

Выпросивъ на Николаевской желѣзной дорогѣ ручную дрезину, я отправился на ней въ Сергіевскій посадъ, мѣняя какъ можно чаще рабочихъ, двигающихъ рукоятку дрезины. Несмотря на довольно крутые подъемы дороги, я ѣхалъ очень скоро, употребивъ на проѣздъ 66 верстъ менѣе 3 часовъ. Противъ дома, занимаемаго начальникомъ дистанціи инженеромъ Шульцемъ стояла дрезина, что задержало меня на нѣсколько минутъ. Если бы эта дрезина не была замѣчена издалека, я могъ бы на нее наѣхать, и столкновеніе могло бы имѣть весьма плачевныя послѣдствія.

Между ст. Хотьково и Сергіевскимъ посадомъ желѣзная дорога про-

легаетъ въ большихъ выемкахъ съ значительными уклонами и по кривымъ, описаннымъ малыми радіусами, такъ что ѣдущій по ней можетъ видѣть рельсовый путь на небольшомъ протяженіи. Телеграфъ между Москвою и Сергіевскимъ посадомъ не былъ въ исправности, а потому я не могъ дать знать о своемъ пріѣздѣ въ Сергіевскій посадъ.

Напуганный вчерашнимъ происшествіемъ, я неоднократно слышалъ передъ собою движеніе паровоза и полагалъ, что это поѣздъ, ѣдущій ко мнѣ навстрѣчу съ возвращающимися директорами правленія, который могъ бы меня увидать только въ недальномъ разстояніи, такъ что едва ли успѣлъ бы остановиться; я также ѣхалъ скоро и на остановку дрезины потребовалось бы нѣкоторое время. Нечего говорить, что могло произойти при встрѣчѣ поѣзда съ дрезиною, но я доѣхалъ благополучно и засталъ директоровъ правленія за обѣдомъ, къ которому пригласили и меня. Конечно, всѣ были очень рады моему пріѣзду и во время тостовъ сыпались на меня похвалы за то, что я придумалъ учредить желѣзную дорогу до Сергіевскаго посада и положилъ хорошія во всѣхъ отношеніяхъ основанія при ея постройкѣ.

Въ обратномъ поѣздѣ, кромѣ пассажирскихъ вагоновъ для директоровъ и служащихъ по дорогѣ, были прицѣплены платформы съ дровами. На Сергіевской станціи желѣзной дороги была масса народа, которому объявлено было, что правленіе не имѣетъ права никого перевозить до полученія разрѣшенія правительства на открытіе движенія по дорогѣ. Но это нисколько не помогло: многіе изъ собравшейся толпы никогда не видѣли движенія по желѣзной дорогѣ и, желая проѣхаться по ней, садились на дрова и даже, цѣпляясь руками за борты платформъ, повисли на нихъ. Старанія полиціи прогнать этихъ людей были тщетны, и поѣздъ долженъ былъ двинуться весьма осторожно съ этими неожиданными пассажирами, которые, проѣхавъ нѣсколько верстъ, мало-по-малу соскакивали съ вагоновъ.

Поѣздъ прибылъ въ Москву не безъ приключеній: въ одномъ мѣстѣ на главномъ пути было оставлено нѣсколько платформъ, подвозившихъ балластъ. Ночь была темная. Машинистъ недалеко отъ этихъ вагоновъ успѣлъ остановить поѣздъ, который простоялъ на мѣстѣ, пока не сбросили платформъ съ пути. Этотъ и подобные ему случаи показывали, какъ въ то время было мало людей способныхъ устроить службу движенія на вновь открываемыхъ дорогахъ.

Строитель дороги М. Р. Богомолецъ и избранный правленіемъ дороги въ управляющіе ея эксплоатаціею Рехневскій находили полезнымъ, до открытія движенія по дорогѣ, окончить работы по вывѣркѣ рельсоваго пути и увеличить слой балласта тамъ, гдѣ его было слишкомъ мало, а равно пріучить служащихъ ко всѣмъ потребностямъ движенія, но директоры правленія дороги требовали немедленнаго ея освидѣтельствованія правительственною комиссіею съ тѣмъ, чтобы не терять доходовъ съ дви-

женія, въ особенности 15, 16 и 17-го августа, когда много богомольцевъ бываетъ въ Троицкой лаврѣ и Геѳсиманскомъ скиту.

Хотя я раздѣлялъ мнѣніе Богомольца и Рехневскаго, но директоры правленія послали просьбу Чевкину о назначеніи правительственной комиссіи для освидѣтельствованія дороги передъ ея открытіемъ, увѣряя, что недодѣлки по дорогѣ будутъ окончены въ двѣ недѣли, и прося меня настоять въ Петербургѣ о скорѣйшей присылкѣ означенной комиссіи.

По причинѣ моего участія въ постройкѣ дороги, я не могъ быть назначенъ предсѣдателемъ этой комиссіи. Предсѣдателемъ назначенъ Ф. И. Таубе. Я былъ частнымъ лицомъ при осмотрѣ дороги комиссіею, которая нашла возможнымъ, по окончаніи нѣкоторыхъ недодѣлокъ, открыть дорогу 18-го августа вслѣдствіе моего замѣчанія, что, при неопытности служащихъ на дорогѣ, опасно открывать ее въ тѣ дни, когда стеченіе пассажировъ могло быть значительно.

Учредители дороги желали, чтобы молебствіе предъ открытіемъ по ней движенія было совершено Московскимъ митрополитомъ Филаретомъ, ожидая, что послѣ этого дорога будетъ посѣщаема и тѣми, которые считали желѣзныя дороги дьявольскимъ навожденіемъ. Къ молебствію была изготовлена богатая архіерейская одежда съ приличною надписью. Эту одежду и теперь можно видѣть въ ризницѣ Троицкой лавры.

Филаретъ согласился совершить молебствіе и 18-го августа, несмотря на то, что въ этотъ день чувствовалъ себя нездоровымъ, и на наступившую холодную погоду съ осеннимъ дождемъ, прибылъ на Московскую станцію Ярославской дороги. Залы станціи были переполнены народомъ. Несмотря на старанія полиціи, проходъ митрополита до мѣста, назначеннаго для совершенія молебствія, былъ чрезвычайно затруднителенъ. Стоявшіе близко къ тому мѣсту, гдѣ проходилъ митрополитъ, бросались испрашивать его благословенія, при чемъ невольно толкали слабаго старца.

Обратный переходъ митрополита черезъ залы былъ еще затруднительнѣе, такъ какъ желающихъ получить его благословеніе было еще болѣе. Нельзя было не удивляться терпѣнію митрополита, который, часто стиснутый со всѣхъ сторонъ, съ необыкновенною кротостію благословлялъ всѣхъ, подходившихъ къ нему.

Передъ началомъ молебствія митрополитъ, облачаясь въ приготовленную ему одежду, нашелъ ее изящною. Послѣ молебствія онъ желалъ окропить святою водою поѣздъ, въ который, между тѣмъ, были посажены пассажиры. Выйдя въ полномъ облаченіи на платформу, тогда еще непокрытую, митрополитъ сказалъ мнѣ, что онъ желалъ бы окропить водою сначала паровозъ, а потомъ всѣ вагоны. Когда я его подвелъ къ паровозу, онъ, окропивъ его, сказалъ мнѣ, что никогда не видалъ паровозовъ и очень желалъ бы видѣть, какъ они двигаются.

Тогда я приказалъ паровозъ и тендеръ отцѣпить отъ поѣзда и, не давая свистка, пройти нѣсколько саженъ по желѣзной дорогѣ.

Это движеніе чрезвычайно заняло старика: его всегда умные и проница-

тельные глаза заблестѣли какимъ-то особымъ блескомъ, который рѣдко виденъ и у молодыхъ людей, а не только у изможденнаго 80-лѣтняго старца и постояннаго постника. Двери всѣхъ вагоновъ со стороны станціонной платформы были отворены; митрополитъ подходилъ къ каждой двери и, окропляя святою водою внутренность вагоновъ, замѣтилъ мнѣ, что вагоны слишкомъ роскошны, что, по его мнѣнію, безполезно.

Директоры правленія дороги и я поѣхали въ Сергіевскій посадъ съ первымъ пассажирскимъ поѣздомъ, который на Сергіевской станціи желѣзной дороги былъ встрѣченъ всѣмъ духовенствомъ Троицкой лавры, отслужившимъ благодарственное молебствіе. Замѣчательное пѣніе монаховъ лавры обратило вниманіе многихъ, никогда ничего подобнаго не слыхавшихъ пассажировъ, которые вообще выразили удовольствіе за устройство дороги и удобство вагоновъ.

При открытіи движенія по Троицкой желѣзной дорогѣ всей публикѣ очень понравилась сшитая на русскій ладъ одежда кондукторовъ, которая, по моему предложенію, была введена правленіемъ этой дороги. По причинѣ ея удобства, она вскорѣ была принята на многихъ частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а также на Балто-Одесской дорогѣ, когда она еще эксплоатировалась правительствомъ. Говорятъ, что Государь, не любя этой одежды, не хотѣлъ было утвердить ходатайства министра Мельникова о ея введеніи на упомянутой правительственной желѣзной дорогѣ. Вмѣстѣ съ этимъ нововведеніемъ я предложилъ правленію Московско-Ярославской дороги раздать небольшія золотыя медали (жетоны) ея учредителямъ и строителямъ, какъ воспоминаніе объ ихъ участіи въ осуществленіи дороги, а также составить альбомъ изъ фотографическихъ снимковъ съ наиболѣе замѣчательныхъ сооруженій дороги и видовъ окружающей ее мѣстности. Жетоны были сдѣланы дешевые и розданы въ небольшомъ числѣ. Они, служа только воспоминаніемъ постройки дороги, не давали никакихъ правъ. Снятіе рисунковъ для альбома стоило также недорого. Но изъ этихъ трехъ, сдѣланныхъ мною предложеній, только первое оказалось весьма полезнымъ и на другихъ дорогахъ. Жетоны же и альбомы съ рисунками замѣчательныхъ сооруженій дороги и ея окрестныхъ видовъ были введены, въ подражаніе Троицкой дорогѣ, на большей части вновь устраиваемыхъ желѣзныхъ дорогъ, но съ искаженіемъ моей первоначальной мысли.

Каждая новая дорога дѣлала жетоны изящнѣе прежнихъ, а альбомы составлялись изъ раскрашенныхъ фотографическихъ рисунковъ и покрывались великолѣпными переплетами, вслѣдствіе чего и тѣ и другіе обходились дорого. Альбомы раздавались многимъ высшимъ сановникамъ, жетоны же не только симъ послѣднимъ, учредителямъ и строителямъ, но и многимъ лицамъ, которыхъ учредители дорогъ находили полезнымъ задобрить. Сверхъ того, правленія вновь строющихся желѣзныхъ дорогъ учредили правило, по которому владѣльцы жетоновъ желѣзной дороги пользуются безденежнымъ по ней проѣздомъ. На учрежденіе этого правила они не имѣли права безъ разрѣшенія общаго собранія акціонеровъ, а на

тѣхъ дорогахъ, которыя получаютъ правительственную гарантію, безъ согласія правительства. Я хотѣлъ во время моего управленія министерствомъ путей сообщенія запретить раздачу жетоновъ съ правомъ безплатнаго проѣзда, но не успѣлъ сдѣлать этого распоряженія.

Въ послѣднихъ числахъ августа прибылъ въ Москву Государь и остановился въ Петровскомъ дворцѣ, въ которомъ остановился и прибывшій изъ Петербурга Чевкинъ. Послѣдній назначилъ 25-е августа для осмотра участка дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада. Для проѣзда съ Чевкинымъ я долженъ былъ ожидать его на Московской станціи Троицкой дороги.

Передъ выѣздомъ моимъ изъ дома, я получилъ извѣстіе, что съ отправленнымъ въ этотъ день утромъ Московскимъ поѣздомъ сдѣлалось несчастіе: паровозъ, соскочивъ съ рельсъ, упалъ и потащилъ за собою нѣсколько переднихъ вагоновъ, черезъ что загражденъ путь, и при этомъ пострадали машинистъ и кочегаръ, а пассажиры отдѣлались испугомъ.

По полученіи этого извѣстія, я поспѣшилъ въ Петровскій дворецъ къ Чевкину, котораго нашелъ собиравшимся ѣхать на станцію. Я передалъ ему о крушеніи поѣзда и упрашивалъ отложить свою поѣздку въ Сергіевскій посадъ. Чевкинъ, замѣтивъ мое сильное смущеніе, выслушалъ мое донесеніе хладнокровно, но не согласился отложить свою поѣздку, находя, что теперь наше присутствіе на дорогѣ еще необходимѣе.

Съ нами въ Лавру поѣхалъ генералъ-адъютантъ, генералъ-отъ-кавалеріи Хомутовъ (нынѣ уже умершій), незадолго уволенный отъ должности наказного атамана войска Донского. Чевкинъ подробно осмотрѣлъ всѣ части дороги и всѣмъ былъ очень доволенъ. Прибывъ на мѣсто крушенія поѣзда, мы удостовѣрились, что насыпь передъ въѣздомъ на мостъ, на которомъ произошло крушеніе, осѣла нѣсколько болѣе, чѣмъ насыпь при самомъ въѣздѣ, и что причиною такой неровной осадки было то, что по насыпи положены были подъ рельсы шпалы поперекъ дороги, а при въѣздѣ на мостъ продольные брусья. Разность осадки была однакоже не такъ велика, чтобы, при медленномъ ходѣ паровоза, онъ могъ соскочить съ рельсъ. По разспросамъ оказалось, что машинистъ, спускаясь по довольно крутому уклону, шелъ очень скоро. Этотъ машинистъ былъ приглашенъ съ Николаевской желѣзной дороги, на которой считался очень искуснымъ, но всѣ машинисты, поступившіе съ означенной дороги оказывались долго непригодными на Троицкой. Наибольшіе уклоны Николаевской дороги, за исключеніемъ Веребьинскаго, не превышаютъ 0,004, и малое число имѣющихся на ней кривыхъ описаны весьма большими радіусами. На Троицкой же дорогѣ много уклоновъ въ 0,008 и кривыхъ, описанныхъ радіусами отъ 300 до 500 саженъ.

Машинистамъ Николаевской желѣзной дороги неоднократно было объяснено о необходимости замедлять ходъ на сильныхъ уклонахъ и кривыхъ, описанныхъ малыми радіусами, но они, привыкнувъ къ ѣздѣ по Николаевской дорогѣ, не обращали вниманія на эти наставленія. Чевкинъ, остав-

шись весьма довольнымъ всѣмъ устройствомъ дороги, по моему ходатайству испросилъ инженерамъ, строившимъ дорогу, награду. Управляющій работами по устройству дороги, отставной инженеръ полковникъ Богомолецъ не имѣлъ никакого знака отличія. Я ходатайствовалъ о награжденіи его орденомъ Анны 2 ст., но онъ получилъ Станислава 2 ст.

Чевкинъ, уѣхавъ съ Государемъ въ Петербургъ, оставилъ меня въ Москвѣ съ тѣмъ, чтобы я подробно осмотрѣлъ всѣ поврежденія каменныхъ частей мостовъ и трубъ на Нижегородской желѣзной дорогѣ и опредѣлилъ бы мѣры и средства, необходимыя для ихъ перестройки или исправленія, каковыхъ потребовалось весьма много и онѣ всѣ были исполнены въ 1862 и 1863 годахъ.

Въ этотъ пріѣздъ въ Москву я остановился у Богомольца, въ бывшемъ его собственномъ домѣ на Тверской. Мы каждый день ѣздили на Московскую станцію Сергіевской дороги для встрѣчи одного изъ пассажирскихъ поѣздовъ. Всякій разъ, когда мы, подъѣзжая къ станціи, не замѣчали паровознаго дыма, въ насъ рождалось опасеніе, что опять произошло какое-либо несчастіе съ поѣздомъ, но это опасеніе оказывалось постоянно напраснымъ.

Это время было для меня очень грустное: доходило даже до сожалѣнія, что я придумалъ постройку желѣзной дороги, не зная способа устройства на ней эксплоатаціонной службы. Въ эту бытность мою въ Москвѣ, правленіе Московско-Ярославской желѣзной дороги, по случаю окончанія участка отъ Москвы до Сергіевскаго посада, давало въ залахъ станціи своей дороги большой обѣдъ, къ которому пригласило всѣхъ московскихъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей и въ томъ числѣ П. Г. фонъ-Дервиза. Онъ однакоже не пріѣхалъ и хорошо сдѣлалъ: его постоянно дерзкое обращеніе съ инженерами, служившими на Саратовской (нынѣ Московско-Рязанской) желѣзной дорогѣ, въ особенности усилившееся со времени занятія имъ должности предсѣдателя правленія этой дороги, было причиною ихъ къ нему ненависти, которая распространилась и между другими инженерами прилегающихъ къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ.

Молодые инженеры, выпивъ болѣе обыкновеннаго, хвалили директоровъ правленія Ярославской дороги, и въ особенности его предсѣдателя Ѳ. В. Чижова, и вмѣстѣ съ тѣмъ громко бранили П. Г. фонъ-Дервиза, сожалѣя, что за его отсутствіемъ не могутъ его побить. Вѣроятно, въ случаѣ его пріѣзда на обѣдъ, до этого не дошло бы, но, конечно, не обошлось бы безъ перебранки, а слѣдовательно безъ скандала. Обѣдъ все же кончился не совсѣмъ приличною сценою: послѣ теплой и краснорѣчивой рѣчи Ѳ. В. Чижова, состоявшей изъ похвалъ мнѣ, какъ человѣку и общественному дѣятелю, и другихъ рѣчей въ томъ же смыслѣ, бывшіе на обѣдѣ инженеры качали меня по русскому обычаю и пронесли на рукахъ по всѣмъ заламъ станціи съ крикомъ: «Вотъ нашъ будущій главноуправляющій»,—«Одинъ баронъ можетъ хорошо повести дѣла»,—«Мы всѣ будемъ довольны его назначеніемъ».

При выходѣ со станціи на улицу, инженеры, продолжая тѣ же крики, хотѣли меня донести до экипажа, и я съ трудомъ упросилъ ихъ позволить мнѣ дойти до экипажа и не кричать на улицѣ.

На открывшуюся вакансію моего секретаря я искалъ молодого человѣка, окончившаго курсъ въ университетѣ. М. Р. Богомолецъ рекомендовалъ мнѣ Ивана Карловича Ренара, сына хранителя музеевъ Московскаго университета. Молодой Ренаръ, окончивъ кандидатомъ курсъ математическихъ наукъ въ этомъ университетѣ въ одно время съ состоявшимъ при мнѣ инженеръ-поручикомъ Зальманомъ, служилъ въ канцеляріи Московскаго военнаго генералъ-губернатора. Онъ своимъ усердіемъ и благородствомъ вполнѣ оправдалъ рекомендацію Богомольца, но, пробывъ при мнѣ около двухъ лѣтъ, увидалъ, что мѣсто моего секретаря не представляетъ никакой будущности и потому, по приглашенію директора департамента исполнительной полиціи Михаила Николаевича Похвистнева (нынѣ сенатора), перешелъ на службу въ этотъ департаментъ.

Впослѣдствіи онъ женился на Зинаидѣ Николаевнѣ Гильдебрандтъ, дочери давнишней пріятельницы моей жены и родной племянницѣ Р. И. Посьетъ. По личному моему ходатайству у бывшихъ государственнаго секретаря князя Урусова и статсъ-секретаря департамента экономіи Государственнаго Совѣта Заблоцкаго-Десятовскаго, Ренаръ перемѣщенъ въ этотъ департаментъ: 1 января 1873 г. онъ назначенъ помощникомъ секретаря. Жена Ренара была красавица. Она часто съ мужемъ бывала у насъ по вечерамъ, которые проходили въ постоянной между ними ссорѣ. Въ 1872 г. жена Ренара по болѣзни уѣхала за границу, а въ началѣ 1873 г., возвратясь въ Россію, формально съ нимъ развелась, но Ренаръ, зная, что ей нечѣмъ жить, назначилъ ей приличное содержаніе, которое она не только приняла, но имѣла рѣшимость требовать его увеличенія. Въ концѣ 1873 г. она за границею вышла замужъ, а Ренаръ въ началѣ 1874 г. женился на дочери сенатора Гизети. Характеры Ренара и его первой жены были несходные, но главнѣйшею причиною ихъ раздоровъ была вражда между сестрою Ренара и ея мужемъ Ѳедоромъ Ивановичемъ Гильдебрандтомъ—роднымъ братомъ жены Ренара, большимъ негодяемъ, доходившая до процесса въ окружномъ судѣ. Въ этой враждѣ Ренаръ принималъ сторону своей сестры, а его жена сторону своего брата.

По открытіи движенія на участкахъ желѣзныхъ дорогъ: Саратовской между Москвою и Коломною и Ярославской между Москвою и Сергіевскимъ посадомъ, назначенъ былъ на обѣ дороги инспекторомъ инженеръ путей сообщенія штабсъ-капитанъ Владиміръ Ивановичъ Потемкинъ (нынѣ въ отставкѣ), состоявшій передъ этимъ въ числѣ двухъ инженеровъ, полагавшихся при мнѣ по званію главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ. На его мѣсто ко мнѣ назначенъ былъ въ концѣ 1862 г. инженеръ путей сообщенія капитанъ Игнатій Петровичъ Павловскій (нынѣ въ отставкѣ), бывшій помощникомъ Богомольца по устройству желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада, а въ 1862 г. избран-

ный въ директоры правленія Саратовской желѣзной дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ управляющимъ открытымъ участкомъ этой дороги. Онъ, не сойдясь съ Дервизомъ, оставилъ это мѣсто въ концѣ того же 1862 г.

При перечисленіи въ этой главѣ «Моихъ воспоминаній» инженеровъ, состоявшихъ при мнѣ въ бытность мою главнымъ инспекторомъ, я позабылъ назвать Потемкина и Павловскаго.

Потемкинъ, до поступленія ко мнѣ, служилъ въ главномъ обществѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ на Варшавской дорогѣ. Всѣ его товарищи отзывались о немъ съ особымъ уваженіемъ, такъ какъ онъ, не желая исполнять неправильныхъ требованій начальствовавшаго надъ нимъ французскаго инженера, первый изъ русскихъ оставилъ мѣсто на этой дорогѣ, дававшее ему хорошее содержаніе. Примѣру его послѣдовали многіе русскіе инженеры.

Потемкинъ кромѣ того, что хорошо учился въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія, получилъ хорошее общее образованіе. По назначеніи его инспекторомъ двухъ дорогъ, онъ сталъ къ начальствующимъ на нихъ не въ одинаковыя отношенія, а именно: въ хорошія къ начальствующимъ на Ярославской дорогѣ и въ дурныя на Саратовской. Послѣднее было очень понятно, такъ какъ предсѣдателемъ правленія Саратовской дороги былъ П. Г. фонъ-Дервизъ, привыкшій обращаться съ инженерами, какъ съ подчиненными. Происходили неоднократныя столкновенія между инспекторомъ и служащими на дорогѣ. Эти столкновенія неоднократно доходили до меня, а иногда и до назначеннаго въ октябрѣ 1862 г. главноуправляющимъ путями сообщенія Мельникова.

Положеніе инспектора было недостаточно опредѣленно и не выработалось еще практикою. Хотя Потемкинъ былъ правъ въ бо́льшей части случаевъ, но Мельникову надоѣдали эти столкновенія, тѣмъ болѣе, что, при первомъ же проѣздѣ его вмѣстѣ со мною по желѣзной дорогѣ отъ Москвы до Коломны, Потемкинъ ему очень не понравился, потому что держалъ себя не подобострастно, а Мельниковъ привыкъ къ этому со стороны другихъ оберъ-офицеровъ.

Въ 1864 г., при проѣздѣ по Московско-Рязанской желѣзной дорогѣ, Мельниковъ сказалъ Дервизу, что онъ готовъ смѣнить Потемкина, если Дервизъ того пожелаетъ, и что эту смѣну удобнѣе сдѣлать въ мое отсутствіе (я тогда былъ въ Карлсбадѣ).

Дервизъ отвѣчалъ Мельникову, что Потемкинъ человѣкъ весьма благородный, котораго ему весьма было бы пріятно сохранить инспекторомъ, а если между ними и происходятъ иногда нѣкоторыя непріятности, то причиною ихъ только положенія ихъ въ отношеніи къ обществу Московско-Рязанской желѣзной дороги.

Потемкинъ, зная неудовольствіе, питаемое къ нему Мельниковымъ, и недовольный ничтожнымъ жалованьемъ инспектора дороги, вышелъ осенью 1864 г. въ отставку. Дервизъ опредѣлилъ его въ правленіе Ря-

занско-Козловской дороги инженеромъ для разсмотрѣнія техническихъ проектовъ и смѣтъ съ большимъ содержаніемъ (6.000 р. въ годъ).

Служившій на Московско-Ярославской желѣзной дорогѣ Друри былъ товарищемъ Потемкина по Институту инженеровъ путей сообщенія. Друри жилъ въ построенномъ обществомъ домѣ близъ ст. Пушкино, почти на полпути между Москвою и Сергіевскимъ посадомъ. При осмотрѣ работъ во время устройства дороги, я и другія начальствующія лица обыкновенно останавливались у него для обѣда.

Жена его, сестра П. Д. Стремоухова, бывшаго въ то время Нижегородскимъ губернскимъ предводителемъ дворянства, была очень молодая, недурная собой и кокетливая женщина. Друри исполнялъ всѣ ея желанія и потому мы всѣ прозвали ее «Начальство» и въ шутку увѣряли, что она «Начальство» не только надъ своимъ мужемъ, но и надъ всѣми нами.

По назначеніи Потемкина, онъ сдѣлался своимъ человѣкомъ въ домѣ Друри и свелъ связь съ женою послѣдняго. Она въ 1863 г. окончательно бросила мужа и дѣтей и переѣхала жить къ Потемкину, который былъ далеко непривлекательной наружности, тогда какъ Друри былъ красивый и статный мужчина: вкусы женщинъ часто непонятны. Въ концѣ 1862 г. я, видя, что она разъѣзжаетъ съ Потемкинымъ въ дрожкахъ по Москвѣ, говорилъ товарищамъ Друри, что это неприлично. Друри же, не ожидая послѣдствій, былъ самъ нѣкоторымъ образомъ причиною связи своей жены съ Потемкинымъ. Когда послѣдней нужно было пробыть въ Москвѣ дня два, то онъ говорилъ ей, чтобы она переночевала въ квартирѣ Потемкина, которая, конечно, состояла изъ очень небольшого числа комнатъ.

Потемкинъ, проживъ нѣсколько времени съ женою Друри, поссорился съ нею. Она пошла, что называется, по рукамъ и впослѣдствіи предалась полному разврату. Между прочимъ она жила съ братомъ часто бывающаго у меня Степана Валерьяновича Князева, Дмитріемъ, который хотѣлъ на ней жениться, но, наконецъ, одумался и порвалъ связь съ нею. Съ того времени я ничего о ней не знаю. Друри же, выхлопотавъ разводную съ первой женой, женился на другой.

По окончаніи Рязанско-Козловской желѣзной дороги, Потемкинъ, оставивъ службу при этой дорогѣ, пріобрѣлъ довольно значительное имѣніе въ Могилевской губерніи на особыхъ условіяхъ, на которыхъ продавались имѣнія, конфискованныя у помѣщиковъ Западныхъ губерній, участвовавшихъ въ мятежѣ 1863 г. Несмотря на то, что для подобнаго пріобрѣтенія требовались небольшія денежныя средства, дѣла Потемкина по имѣнію шли дурно.

Въ началѣ 1867 г. была уступлена постройка желѣзной дороги между Орломъ и Витебскомъ земству Орловской губерніи, которое передало ее оптовымъ подрядчикамъ и между прочимъ поставку всего изготовлявшагося для дороги за границею, какъ-то: подвижного состава и рельсъ, Варшавскому банкиру Френкелю, постоянно живущему въ Парижѣ.

Потемкинъ былъ по означенному подряду представителемъ Френкеля въ Россіи на выгодныхъ условіяхъ, давшихъ ему возможность пріобрѣсть нѣкоторое состояніе. Впослѣдствіи онъ женился на племянницѣ Френкеля, которая, говорятъ, богата.

Квартира, занимаемая нами по Николаевской улицѣ въ домѣ Лермонтова, оказалась холодною и тѣсною; въ особенности былъ тѣсенъ мой кабинетъ. Съ 1 сентября 1862 года мы переѣхали на Стремянную въ домъ № 12, платя за квартиру безъ дровъ по 1000 руб. въ годъ, но и въ этой квартирѣ, понравившейся мнѣ тѣмъ, что въ нее былъ особый ходъ съ улицы, спальная комната была сыра, а мой кабинетъ былъ тѣсенъ и въ немъ дуло въ ноги, когда отворялась дверь съ подъѣзда на улицу.

Въ сентябрѣ 1862 года открытъ въ Новгородѣ памятникъ по случаю совершившагося тысячелѣтія Россіи. Памятникъ, по проекту академика Микѣшина, сооружался вѣдомствомъ путей сообщенія. Государь и Государыня присутствовали при открытіи памятника. Чевкинъ ихъ сопровождалъ въ поѣздѣ по Николаевской желѣзной дорогѣ до Волховской станціи и на пароходѣ по р. Волхову.

По ихъ возвращеніи въ Петербургъ пронесся слухъ, что во время путешествія Государь показывалъ нерасположеніе къ Чевкину, къ которому Императрица была постоянно неблагосклонна. Послѣ этого путешествія толки о скорой смѣнѣ Чевкина еще болѣе усилились и очевидно было, что онъ самъ готовился къ скорой смѣнѣ, стараясь очистить залежавшіяся у него дѣла.

Между прочимъ, у него нѣсколько лѣтъ пролежала записка съ проектомъ закона по отчужденію частныхъ имуществъ для государственной надобности, составленная II отдѣленіемъ канцеляріи Его Величества, когда главноуправляющимъ отдѣленіемъ былъ еще графъ Блудовъ. Этотъ проектъ закона былъ присланъ на заключеніе Чевкина, который никогда не находилъ времени для его разсмотрѣнія. Не желая оставлять это дѣло неоконченнымъ, онъ мнѣ передалъ его, прося заняться имъ усердно, такъ чтобы результатъ занятій я могъ представить въ самомъ непродолжительномъ времени.

Прочтя означенный проектъ закона, я нашелъ его во всѣхъ отношеніяхъ неудобопримѣнимымъ на практикѣ, и потому, вооружившись иностранными сочиненіями по этой части и своею практикою, я съ помощью К. Ф. Бентковскаго составилъ совершенно новый проектъ закона съ объяснительною къ нему запискою.

Чевкинъ, вѣроятно, препроводилъ эти данныя во II отдѣленіе собственной канцеляріи Государя, но съ того времени прошло 12 лѣтъ, въ продолженіе которыхъ по означенному предмету не было никакого движенія въ нашемъ законодательствѣ, хотя всѣ чувствуютъ необходимость измѣнить существующій порядокъ отчужденія имуществъ.

Въ сентябрѣ 1862 года Рейтернъ пересталъ ѣздить по четвергамъ

къ Чевкину, который вслѣдствіе этого назначилъ мнѣ попрежнему четверги для докладовъ по дѣламъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ одинъ изъ моихъ докладныхъ дней я не засталъ Чевкина и мнѣ объяснили, что онъ поутру уѣхалъ въ Царское Село съ докладомъ къ Государю, который пригласилъ его къ обѣду, но что онъ долженъ скоро вернуться.

По пріѣздѣ Чевкина, я доложилъ ему нѣсколько бумагъ и мои по нимъ заключенія. Чевкинъ, видимо, не слушалъ меня, потому что, противъ обыкновенія, не сдѣлалъ ни одного замѣчанія и киваніемъ головы показывалъ согласіе на всѣ мои заключенія. Бумагъ было немного и онѣ не представляли важности, а потому я скоро окончилъ мой докладъ и, видя, что Чевкинъ чѣмъ-то очень занятъ, хотѣлъ уйти. Чевкинъ однакоже удержалъ меня и выразилъ удивленіе, что я такъ скоро его оставляю, ничего не сказавъ о безпорядкахъ, происходившихъ за два дня передъ этимъ въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія.

Я ему отвѣчалъ, что я ничего о нихъ не слыхалъ. Это его еще болѣе удивило, и онъ мнѣ разсказалъ слѣдующее.

Въ предшествовавшій вторникъ, утромъ, воспитанники Института, который былъ тогда закрытымъ заведеніемъ, заявили директору инженеръ генералъ-маіору Владиміру Петровичу Соболевскому, очень неровному въ обращеніи съ воспитанниками, что они не желаютъ, чтобы онъ долѣе оставался директоромъ. Соболевскій, испуганный этимъ заявленіемъ, прибѣжалъ просить помощи Чевкина, разсказавъ все происшедшее, конечно, съ преувеличеніями, такъ какъ у страха глаза велики. Принятыя мѣры къ водворенію порядка въ Институтѣ не подѣйствовали, и потому Чевкинъ нашелъ нужнымъ въ среду утромъ лично усовѣщевать собранныхъ въ рекреаціонную залу воспитанниковъ, чтобы они испросили прощеніе у Соболевскаго, угрожая въ противномъ случаѣ довести объ ихъ поступкѣ и непослушаніи до свѣдѣнія Государя, но все было тщетно.

Въ подговорѣ сдѣлать упомянутое заявленіе директору были заподозрѣны преимущественно воспитанники старшаго класса, которые черезъ нѣсколько мѣсяцевъ должны были быть произведены въ инженеръ-поручики. Получивъ въ четвергъ утромъ свѣдѣніе, что воспитанники не исполнили его приказанія объ испрошеніи прощенія у Соболевскаго, Чевкинъ доложилъ о происходившемъ Государю, который передалъ это дѣло на обсужденіе собраннаго въ этотъ день, подъ предсѣдательствомъ Государя, совѣта министровъ.

Совѣтъ положилъ, въ особенности по настоянію, какъ завѣрилъ меня Чевкинъ, военнаго министра Д. А. Милютина, исключить изъ Института всѣхъ воспитанниковъ и набрать новыхъ. Мысль о приведеніи въ исполненіе этого Высочайшаго повелѣнія привела Чевкина въ совершенное разстройство: у него показывались слезы. Въ заключеніе Чевкинъ просилъ меня изложить мое мнѣніе по всему этому дѣлу и сказать, что я сдѣлалъ бы, будучи на его мѣстѣ.

Я отвѣчалъ, что, по моему мнѣнію, изъ мухи сдѣлали слона; что не

слѣдовало придавать важности поступку воспитанниковъ, чтобы они и въ самомъ дѣлѣ не вздумали, что начальство придаетъ имъ какое-либо значеніе; что такъ какъ воспитанники старшихъ классовъ большею частію 20-лѣтняго возраста, то я несомнѣваюсь въ томъ, что дѣйствуя на нихъ убѣжденіемъ и только въ крайнемъ случаѣ строгостью, можно достигнуть съ ихъ стороны совершенной покорности. Я находилъ, что едва ли подобное происшествіе заслуживало того, чтобы главноуправляющій лично въ него вмѣшался, и не одобрялъ того, что Чевкинъ угрожалъ воспитанникамъ донести о происшедшемъ Государю.

Чевкинъ придавалъ особое значеніе воспитанникамъ, тогда какъ они должны видѣть въ главноуправляющемъ своего главнаго начальника, отъ котораго вполнѣ зависятъ. Главноуправляющій можетъ находить нужнымъ доводить до свѣдѣнія Государя объ ихъ поступкахъ, но имъ сообщать объ этомъ не было надобности. О случившемся въ Институтѣ слѣдовало доложить Государю для его свѣдѣнія, а не съ цѣлію получить его рѣшеніе о томъ, что дѣлать съ непослушными воспитанниками.

Очень понятно, что, вслѣдствіе доклада Чевкина, Государь перенесъ разсмотрѣніе дѣла въ совѣтъ министровъ, но я не могъ понять, почему совѣтъ рѣшился на такую чрезвычайную мѣру и въ особенности, какъ могъ ее предложить и на ней поставить Д. А. Милютинъ. Мѣру эту я находилъ крайне несправедливою, невыгодною для правительства и даже въ нѣкоторой степени опасною. Несправедлива она потому, что истинно виновныхъ между воспитанниками гораздо менѣе, чѣмъ такихъ, которые пристали къ первымъ или изъ страха, или по духу товарищества; были, конечно, такіе, которые вовсе къ нимъ не пристали, а только имъ не противодѣйствовали; между тѣмъ всѣхъ постигаетъ одинаковое наказаніе.

Исключеніе всѣхъ воспитанниковъ изъ Института я признавалъ невыгоднымъ для правительства тѣмъ, что оно издержало на ихъ образованіе значительныя суммы, которыя оно безвозвратно теряетъ, и что оно въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ не будетъ имѣть средствъ для пополненія корпуса путей сообщенія новыми инженерами въ то время, когда, при устройствѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ нихъ чувствуется потребность.

Потеря родителей, которые, будучи большею частію бѣдными людьми, платили ежегодно въ Институтъ по 300 р. за своекоштнаго воспитанника, не можетъ не быть принята въ соображеніе: они отдавали своихъ дѣтей въ Институтъ для образованія ихъ науками и для воспитанія, нѣкоторые заплатили уже за 7 лѣтъ болѣе 2.000 руб., слышали постоянныя похвалы относительно ученія и поведенія ихъ дѣтей, которыя вдругъ оказались никуда негодными, во всякомъ случаѣ не по винѣ родителей, а по винѣ институтскаго начальства. Что же будутъ дѣлать эти молодые люди, которымъ прекращается всякая карьера, тогда какъ многіе изъ нихъ получили довольно обширное спеціальное образованіе. Всѣ они, а также ихъ родители и родственники будутъ цѣлую жизнь негодовать на правитель-

ство, а многіе изъ воспитанниковъ сдѣлаются совершенными негодяями. Вотъ почему я считалъ исключеніе всѣхъ воспитанниковъ изъ Института мѣрою въ нѣкоторой степени опасною.

Чевкинъ сказалъ мнѣ, что онъ во многомъ со мною соглашается, но считаетъ это дѣло непоправимымъ. Я возразилъ, что такъ какъ онъ имѣетъ свободный доступъ къ Государю, то я полагалъ бы, что ему слѣдуетъ, не объявляя состоявшагося Высочайшаго повелѣнія, ѣхать на другой день въ Царское Село и испросить помилованія Государя воспитанникамъ Института.

Чевкинъ соглашался, что онъ могъ бы это сдѣлать, если бы мѣра противъ воспитанниковъ была принята по его личному докладу, но что она была послѣдствіемъ обсужденія поступка воспитанниковъ въ совѣтѣ министровъ, а потому онъ не можетъ испрашивать у Государя отмѣны этой мѣры. Я убѣждалъ его рѣшиться просить у Государя о помилованіи, которое избавитъ столькихъ молодыхъ людей отъ незаслуженнаго ими наказанія.

Чевкинъ полагалъ, что если онъ и рѣшится на это, то все же необходимо пожертвовать нѣсколькими воспитанниками, именно лучшими въ старшихъ классахъ, такъ какъ это будетъ служить большою острасткою другимъ. Я находилъ и эту мѣру несправедливою и невыгодною,—несправедливою потому, что нѣтъ убѣжденія, чтобы лучшіе воспитанники высшихъ классовъ были зачинщиками, а прилежаніе и хорошія способности воспитанниковъ могутъ служить только смягчающими и ни въ какомъ случаѣ отягощающими обстоятельствами при взысканіяхъ за ихъ вины,—невыгодною, такъ какъ служба лишится черезъ это тѣхъ, которые наиболѣе могутъ быть полезными.

Вслѣдствіе этого я настаивалъ, чтобы Чевкину было предоставлено принять тѣ мѣры взысканія, которыя начертаны въ уставѣ Института и которыя соотвѣтствовали бы дѣйствительной винѣ каждаго воспитанника. Чевкинъ, по нерѣшительности, то изъявлялъ согласіе ѣхать къ Государю на другой день для испрошенія помилованія, то находилъ это невозможнымъ.

Разговоръ нашъ длился часа два. Когда я разставался съ Чевкинымъ, онъ провожалъ меня, продолжая тотъ же разговоръ, и у самой передней снова спросилъ меня, что сдѣлалъ бы я на его мѣстѣ. Я отвѣчалъ, что я поѣхалъ бы на другой день просить Государя о помилованіи, и выслушавъ снова его возраженія, настаивалъ на своемъ заключеніи. Хотя Чевкинъ и обѣщался исполнить мой совѣтъ, но, оставивъ его въ нерѣшительности, я, несмотря на то, что вернулся домой очень поздно, немедля написалъ къ нему длинное письмо, въ которомъ весьма подробно изложилъ весь нашъ разговоръ по означенному предмету и въ заключеніе просилъ, чтобы онъ ѣхалъ къ Государю съ просьбою о помилованіи.

Ославъ ночью за состоявшимъ при мнѣ инженеромъ Зальманомъ, я вручилъ ему запечатанный конвертъ съ приказаніемъ отдать его въ 8 ча-

созъ утра лично Чевкину. По пріѣздѣ Зальмана къ Чевкину, о немъ сначала вовсе не хотѣли докладывать, а потомъ Чевкинъ приказывалъ взять у него конвертъ, но Зальманъ его не отдавалъ. Наконецъ, Чевкинъ приказалъ его позвать и взялъ у него мое письмо. Меня очень занимало знать, поѣдетъ ли Чевкинъ къ Государю, и потому я отправился на станцію Царскосельской желѣзной дороги, на которой, не найдя Чевкина, сѣлъ въ поѣздъ, отходящій въ 10 час. утра въ Царское Село, подъ предлогомъ осмотра дороги. Передъ самымъ отходомъ поѣзда Чевкинъ прислалъ сказать, чтобы для него былъ готовъ экстренный поѣздъ черезъ четверть часа по отходѣ пассажирскаго, но я не вышелъ изъ послѣдняго, а ожидалъ пріѣзда Чевкина на платформѣ станціи въ Царскомъ Селѣ.

Чевкинъ выразилъ большое удивленіе при этой встрѣчѣ и, заявивъ, что ѣдетъ къ Государю, пригласилъ меня вернуться съ нимъ въ экстренномъ поѣздѣ. Пока я сидѣлъ на станціи, пришелъ духовникъ Ихъ Величествъ Василій Ивановичъ Бажановъ съ просьбою принять его на экстренный поѣздъ, на что получивъ, по возвращеніи Чевкина изъ дворца, согласіе, сѣлъ съ нами въ одно отдѣленіе и своимъ безпрерывнымъ разговоромъ помѣшалъ Чевкину разсказать происходившее между нимъ и Государемъ. Чевкинъ успѣлъ только сказать мнѣ:

— L'empereur a ordonné de n'exclure que 15 élèves.

Пожалѣвъ, что результатъ не полонъ, я отвѣчалъ:

— En tout cas 225 élèves sont sauvés; autant de gagné.

Такимъ образомъ Чевкинъ весь этотъ день не могъ передать мнѣ о томъ, что предшествовало этой резолюціи, а впослѣдствіи никогда не говорилъ объ означенномъ происшествіи. Надо сказать, что онъ имѣетъ даръ не вспоминать о тѣхъ происшествіяхъ, въ которыхъ онъ почему бы то ни было игралъ не совсѣмъ завидную роль, и въ особенности передъ тѣми, которые при этомъ были ему полезны совѣтами или другимъ способомъ. Это совсѣмъ не русская черта, а вѣроятно послѣдствіе іезуитскаго воспитанія.

На другой день Чевкинъ предложилъ мнѣ мѣсто директора Института инженеровъ путей сообщенія съ оставленіемъ и главнымъ инспекторомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Несмотря на усиленную просьбу Чевкина, я отказался отъ его предложенія, находя, что я неспособенъ смотрѣть за одеждою и пищею воспитанниковъ и что даже считаю для себя это неприличнымъ, при чемъ выразилъ, что заведеніе, подобное Институту, не можетъ быть закрытымъ.

Чевкинъ обѣщался не замедлить его преобразованіемъ, но я, зная, что подобныя дѣла скоро не дѣлаются, рѣшительно отказался. Тогда Чевкинъ сказалъ, что кромѣ его желанія, чтобы я былъ директоромъ Института, это желаніе выражено многими воспитанниками этого заведенія. Я отвѣчалъ, что слышалъ объ ихъ демонстраціяхъ съ изъявленіемъ желанія, чтобы я былъ директоромъ, но эти демонстраціи служатъ вящшимъ побужденіемъ къ тому, чтобы я ни въ какомъ случаѣ не принималъ этой

должности. Чевкинъ выразилъ, что онъ ни отъ кого не находитъ помощи въ затруднительномъ своемъ положеніи, и въ этомъ упрекнулъ меня.

Александръ Васильевичъ Головнинъ, бывшій тогда министромъ народнаго просвѣщенія, не присутствовалъ въ совѣтѣ министровъ, рѣшившемъ исключить изъ Института путей сообщенія всѣхъ воспитанниковъ. Онъ не всегда былъ приглашаемъ въ этотъ совѣтъ, вѣроятно, вслѣдствіе поданныхъ имъ мнѣній въ двухъ засѣданіяхъ, бывшихъ въ концѣ 1861 г. и лѣтомъ 1862 года.

Первое изъ нихъ происходило нѣсколько дней послѣ назначенія Головнина министромъ. Въ этомъ засѣданіи министръ юстиціи графъ Викторъ Никитичъ Панинъ, которому поручено было разслѣдованіе безпорядковъ, бывшихъ осенью 1861 г. въ Петербургскомъ университетѣ, объяснилъ результаты этого разслѣдованія и строгія взысканія, которымъ онъ полагалъ подвергнуть студентовъ.

По окончаніи объясненій Панина, Государь обратился къ Головнину съ словами:

— Хотя университетскіе безпорядки произошли задолго до *твоего* назначенія, но желаю прежде всего знать *твое* мнѣніе.

Головнинъ отвѣчалъ, что онъ полагалъ неправильнымъ налагать предложенныя сильныя наказанія административнымъ порядкомъ, и что, по его мнѣнію, слѣдовало отдать студентовъ подъ судъ, тѣмъ болѣе, что они съ университетскихъ каѳедръ неоднократно слышали, что въ благоустроенномъ государствѣ никто безъ суда не наказывается. Всѣ прочія, бывшія въ совѣтѣ министровъ лица, согласились съ заключеніемъ Панина. Тогда Государь снова обратился къ Головнину съ вопросомъ:

— Послѣ общаго согласія измѣнили *Вы Ваше* мнѣніе?

Головнинъ повторилъ прежде имъ сказанное. Затѣмъ Государь, замѣтивъ, что въ подобныхъ случаяхъ неудобно отдавать студентовъ подъ судъ, утвердилъ докладъ Панина.

Во второмъ изъ упомянутыхъ засѣданій совѣта министровъ, въ которомъ разсуждалось о бывшихъ частыхъ пожарахъ и предполагаемомъ поджогѣ Апраксинскаго и Щукина дворовъ въ маѣ 1862 г., Панинъ полагалъ поджигателей подвергать смертной казни, и съ нимъ согласились всѣ прочіе члены совѣта.

Головнинъ доказывалъ невозможность возобновленія для обыкновенныхъ преступленій смертной казни, уничтоженной болѣе ста лѣтъ назадъ Императрицею Елизаветою, каковая мѣра составила славу ея царствованія.

Прочіе члены совѣта доказывали необходимость этой мѣры, какъ временной и для исключительнаго случая. Тогда Государь, заявивъ, что ему непріятно видѣть разногласіе между его министрами по подобному предмету, сказалъ, что онъ оставитъ ихъ на полчаса въ надеждѣ, что они въ это время успѣютъ согласиться. По возвращеніи Государя въ залу засѣданія, Панинъ доложилъ, что всѣ соглашаются въ необходимости

смертной казни для поджигателей, за исключеніемъ Головнина. Государь утвердилъ мнѣніе прочихъ министровъ, но это утвержденіе не было распубликовано *).

Поджигателей не нашли и некого было казнить. Вѣроятно, Головнинъ былъ убѣжденъ, что не было поджоговъ, и потому возобновленіе смертной казни для несуществующихъ преступленій произвело бы только вредное вліяніе на массу. Во всякомъ случаѣ, были или не были поджоги, Головнину дѣлаетъ большую честь, что онъ настаивалъ на своемъ мнѣніи о не возобновленіи въ Россіи смертной казни за обыкновенныя преступленія.

Исключенные изъ Института 15 воспитанниковъ были всѣ изъ старшаго класса. Выборъ былъ сдѣланъ безъ всякаго основанія и потому не могъ не быть пристрастнымъ. Въ числѣ этихъ 15 воспитанниковъ былъ Василій Максимовичъ Пановъ, сынъ бывшаго Нижегородскаго вице-губернатора, который въ это время жилъ со своею многочисленною семьею въ Нижнемъ-Новгородѣ.

Вскорѣ дочь послѣдняго Анна Максимовна, молодая, очень умная дѣвица, пріѣхала въ Петербургъ хлопотать объ облегченіи участи выключеннаго брата. Жена моя, познакомясь еще въ 1856 г., во время коронаціи, съ племянницами Мельникова, хотя и не видала ихъ съ того времени, направила къ нимъ Панову. Племянницы Мельникова приняли ее хорошо, просили своего дядю простить Панова и при моемъ содѣйствіи успѣли уговорить его испросить у Государя помилованіе, каковое къ новому 1863 г. и воспослѣдовало не только относительно Панова, но и всѣхъ съ нимъ исключенныхъ товарищей, такъ что они снова поступили въ Институтъ и въ томъ же году были выпущены въ инженеръ-поручики.

Впослѣдствіи Пановъ служилъ по Николаевской желѣзной дорогѣ въ Клину, гдѣ у него жила сестра его Анна. Послѣдняя неоднократно пріѣзжала въ Петербургъ жаловаться женѣ моей на притѣсненія, дѣлаемыя брату его начальниками за то, что онъ не хочетъ участвовать въ ихъ злоупотребленіяхъ. Жена передавала мнѣ эти жалобы, на которыя я отвѣчалъ, что Николаевская дорога, какъ казенная, не подвѣдомственна моей инспекціи, а потому я не могу разбирать жалобъ Пановой, и вмѣстѣ съ тѣмъ совѣтовалъ послѣдней передать своему брату, чтобы онъ держалъ себя смирно и если недоволенъ своимъ начальствомъ, то искалъ бы другого мѣста. Таковаго однакоже онъ не находилъ, а занимаемое имъ мѣсто давало ему порядочное содержаніе, и онъ его не оставлялъ.

Между тѣмъ, по случаю схода поѣзда на его дистанціи, онъ былъ не-

---

*) Засѣданіе совѣта министровъ кончилось тѣмъ, что шефъ жандармовъ князь Долгоруковъ, бывшій въ числѣ соглашавшихся на введеніе смертной казни, сказалъ, что слѣдовало бы конфирмацію судебныхъ приговоровъ поручить князю Суворову, который, по извѣстному добродушію, никогда не рѣшится конфирмовать смертные приговоры. Это заключеніе можно было бы принять за злѣйшую иронію, если бы оно было сказано не Долгоруковымъ.

правильно обвиненъ своимъ начальствомъ. Оправдываясь во взводимомъ на него обвиненіи, онъ приписалъ его преслѣдованію начальства, которому онъ подвергается за то, что не хотѣлъ показывать въ расходѣ большаго количества дровъ, чѣмъ выходило ихъ въ дѣйствительности. Для раскрытія всего дѣла былъ посланъ инженеръ путей сообщенія генералъ-маіоръ Петръ Даниловичъ Готманъ, человѣкъ вообще мало способный къ производству слѣдствій и сверхъ того очень старый.

Къ нему въ помощь былъ данъ аудиторъ штаба корпуса путей сообщенія, который велъ все дѣло и направилъ его къ очищенію начальства Николаевской желѣзной дороги и къ обвиненію Панова. Онъ дѣйствовалъ такимъ образомъ явно изъ пристрастія къ начальству дороги и въ увѣренности, что его дѣйствія будутъ одобрены Мельниковымъ, который, проѣзжая черезъ Клинъ, вскорѣ послѣ того, что Пановъ обнаружилъ злоупотребленія по расходу дровъ, сказалъ послѣднему весьма грозно:

— До сего времени считали, что между инженерами много воровъ, но по крайней мѣрѣ не говорили, что между ними есть доносчики. Вы первый доносчикъ.

Слѣдствіе, по разсмотрѣніи его въ штабѣ корпуса путей сообщенія, поступило въ совѣтъ министерства, журналъ котораго по этому предмету поступилъ въ іюнѣ 1869 г., вскорѣ по моемъ возвращеніи изъ-за границы, на утвержденіе графа Владиміра Алексѣевича Бобринскаго, только что назначеннаго на мѣсто Мельникова. По просьбѣ Бобринскаго я частнымъ образомъ разсмотрѣлъ это дѣло. Я объяснилъ ему, что нахожу виновнымъ начальника Панова, инженеръ-подполковника Петрова, а также инженеръ-подполковника Губина, обвиняемаго упомянутымъ подполковникомъ въ растратѣ казенныхъ денегъ, которыя Губинъ пополнилъ; что слѣдствіе дурно произведено, а потому новые судьи могутъ и не согласиться на преданіе суду виновнаго въ кражѣ дровъ, а подвергнутъ наказанію Губина, не участвовавшаго въ дѣлавшихся на дорогѣ злоупотребленіяхъ, и, можетъ быть, даже Панова, указавшаго высшему начальству на злоупотребленія.

Бобринскому не хотѣлось начать свое управленіе преданіемъ гласному суду, а потому онъ рѣшилъ особымъ всеподданнѣйшимъ докладомъ испросить у Государя увольненія обоихъ подполковниковъ тѣми же чинами отъ службы, а пристрастно производившему слѣдствіе аудитору приказалъ подать въ отставку. Подполковники были уволены, за аудитора ходатайствовало его непосредственное начальство, но онъ все же долженъ былъ, подъ угрозою увольненія безъ прошенія и безъ пенсіи, подать въ отставку.

Впослѣдствіи онъ жаловался Сенату на Бобринскаго за неправильное будто бы требованіе отъ него подачи прошенія объ отставкѣ. Сенатъ потребовалъ объясненія, вслѣдствіе котораго просьба бывшаго аудитора оставлена безъ послѣдствій. Инженеръ В. М. Пановъ состоитъ теперь (1874 г.) въ чинѣ титулярнаго совѣтника при устройствѣ Ландварово-Роменской желѣзной дороги.

Въ концѣ сентября Чевкинъ спросилъ меня, въ какихъ отношеніяхъ я нахожусь съ П. П. Мельниковымъ, и когда я отвѣчалъ, что въ хорошихъ, онъ сказалъ, что это его интересуетъ потому, что Мельниковъ будетъ надняхъ назначенъ главноуправляющимъ путями сообщенія. Я заявилъ, что слухи о назначеніи Мельникова держатся болѣе года, такъ что имъ перестали было вѣрить; вмѣстѣ съ тѣмъ заявилъ сожалѣніе о томъ, что Чевкинъ уходитъ въ то время, когда онъ могъ бы быть наиболѣе полезенъ въ вѣдомствѣ путей сообщенія.

Чевкинъ отвѣчалъ, что разныя непріятности разстроили его здоровье, что онъ въ подчиненныхъ своихъ не видитъ желанія его поддержать, при чемъ упрекнулъ меня въ томъ, что я отказался отъ предложенной имъ мнѣ должности директора Института путей сообщенія, и что ему нечего болѣе дѣлать въ вѣдомствѣ путей сообщенія, такъ какъ пройдетъ много времени, прежде чѣмъ будетъ приступлено къ устройству какой-либо желѣзной дороги въ Россіи, причиною чего онъ выставлялъ колебаніе нашего денежнаго курса.

На заявленное мною сомнѣніе въ томъ, чтобы постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи могли пріостановиться, онъ сказалъ мнѣ, что будто бы рѣшено не строить желѣзныхъ дорогъ до возстановленія цѣнности кредитнаго рубля и что это рѣшеніе весьма правильно, такъ какъ, при колебаніи его цѣнности, мы не знаемъ стоимости нашихъ дорогъ.

Я замѣтилъ, что при колебаніи цѣнности кредитнаго рубля стоимость провизіи для стола также неопредѣленна, но это не можетъ быть поводомъ къ тому, чтобы никто не ѣлъ и не пилъ. Чевкинъ, видимо, недовольный этимъ отвѣтомъ, замѣтилъ, что въ моемъ умѣ есть какой-то довольно часто встрѣчаемый у русскихъ оборотъ, который онъ, по безполезности, старался во мнѣ уничтожить, но видитъ, что его семилѣтнія усилія были напрасны, и въ заключеніе повторилъ, что лопаты земли не насыпятъ въ полотно желѣзной дороги въ Россіи, пока стоимость нашего кредитнаго рубля не будетъ возстановлена.

Вскорѣ послѣ этого мнѣ случилось застать у П. П. Мельникова князя Дмитрія Александровича Оболенскаго (впослѣдствіи члена Государственнаго Совѣта), котораго считали очень близкимъ къ министру финансовъ Рейтерну. Онъ спросилъ у Мельникова, чѣмъ послѣдній будетъ заниматься въ вѣдомствѣ путей сообщенія, и на полученный отвѣтъ: «постройкою желѣзныхъ дорогъ», высказалъ то же мнѣніе, какъ и Чевкинъ, что одной лопаты земли не насыпятъ въ полотно желѣзной дороги въ Россіи, пока не установится цѣнность кредитнаго рубля.

Мельниковъ и я оспаривали его заключеніе, но онъ настаивалъ на своемъ и предлагалъ пари съ нами обоими. Совершенно одинаковыя заключенія о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, заявленныя Чевкинымъ и Оболенскимъ, который, конечно, повторялъ слышанное отъ Рейтерна, служатъ доказательствомъ, что тогда въ высшихъ сферахъ дѣйствительно было рѣшено пріостановить постройку желѣзныхъ дорогъ въ

Россіи. Рѣшеніе это однакожѣ было измѣнено менѣе, чѣмъ черезъ два мѣсяца.

Въ началѣ октября я получилъ телеграмму, извѣщающую о новомъ несчастіи на Троицкой желѣзной дорогѣ. При моемъ личномъ объ этомъ докладѣ Чевкину, онъ, объявивъ мнѣ, что Мельниковъ черезъ нѣсколько дней будетъ назначенъ главноуправляющимъ, совѣтовалъ заявить ему означенную телеграмму. Мельниковъ, при моемъ докладѣ содержанія телеграммы, повидимому, не обратилъ на нее никакого вниманія. По произведенному слѣдствію оказалось, что несчастіе произошло отъ неосторожной ѣзды по нѣсколько осѣвшей насыпи, вслѣдствіе чего судебный слѣдователь требовалъ прекратить движеніе по дорогѣ до того времени, пока всѣ песчаныя насыпи не будутъ замѣнены глинистыми, такъ какъ, по его мнѣнію, осадка происходитъ именно отъ употребленія въ насыпи песку вмѣсто глины.

Конечно, его не послушались и движеніе не было остановлено, но неисполненіе правленіемъ этого требованія не обошлось послѣднему безъ затрудненій. На этой дорогѣ, на которой вскорѣ по ея открытіи было два несчастныхъ случая, впослѣдствіи таковые случаи были рѣже, чѣмъ на всѣхъ остальныхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

По назначеніи Мельникова главноуправляющимъ путями сообщенія, находившіеся въ Петербургѣ чины этого вѣдомства собраны были въ домъ главноуправляющаго, чтобы проститься съ выбывающимъ начальникомъ и представиться новому. Они оба вошли вмѣстѣ въ залу, въ которой стояли чины вѣдомства путей сообщенія, и оба произнесли краткія рѣчи, изъ которыхъ рѣчь Чевкина была и складнѣе и выражала болѣе неподдѣльнаго чувства.

Въ концѣ октября Чевкинъ съ женою уѣхалъ за границу. Я его провожалъ до Вержболова и вмѣстѣ со мною инспекторъ Варшавской желѣзной дороги Граве и состоявшій при мнѣ инженеръ Зальманъ. Чевкинъ былъ очень доволенъ оказываемымъ ему вниманіемъ. Въ эту поѣздку я удостовѣрился, что разсказы о его скупости несправедливы: не говоря о томъ, что онъ угощалъ обѣдомъ и ужиномъ всѣхъ провожавшихъ его, онъ давалъ прислугѣ по стольку, сколько не даютъ и весьма богатые люди.

Чевкинъ провелъ слѣдующую зиму въ Ниццѣ, гдѣ въ это время жили сестра моя съ дочерью Эмиліею и Засѣцкіе. По моему желанію, сестра и Эмилія познакомились съ Чевкинымъ и съ тѣхъ поръ близко сошлись съ Чевкиною. Ихъ хорошія отношенія продолжаются и до настоящаго времени (1874 г.).

Изъ Вержболова я поѣхалъ въ Варшаву для освидѣтельствованія неоткрытаго участка желѣзной дороги отъ Ландварова до Варшавы. Членомъ въ комиссію для этого освидѣтельствованія со стороны совѣта главнаго общества желѣзныхъ дорогъ назначенъ былъ Блюмъ, который сначала смѣшилъ, а впослѣдствіи надоѣдалъ мнѣ своими продѣлками. Онъ былъ отставной артиллерійскій капитанъ французской службы, имѣлъ большія

познанія въ математикѣ и по пріѣздѣ въ Россію работалъ съ знаменитымъ русскимъ математикомъ, академикомъ Остроградскимъ.

Въ главномъ обществѣ желѣзныхъ дорогъ онъ состоялъ по особымъ порученіямъ при совѣтѣ общества, т.-е., получалъ большое жалованье и ничего не дѣлалъ, и это продолжалось лѣтъ 15, такъ какъ онъ только недавно уволенъ отъ службы въ обществѣ. На одной изъ станцій осматриваемаго нами участка Варшавской дороги, именно Черной Веси, отдаленной отъ всякаго поселенія верстъ на 20, мы нашли, что весь персоналъ станціи состоялъ изъ ея начальника, который былъ вмѣстѣ и кассиромъ и телеграфистомъ, и сторожа, который былъ вмѣстѣ и стрѣлочникомъ.

Я уже говорилъ выше, что товарное движеніе по этому участку производилось подъ личною отвѣтственностію члена совѣта главнаго общества Кербедза, который требовалъ неусыпной работы отъ служащихъ, нанимаемыхъ имъ по невѣроятно дешевымъ цѣнамъ. Но эта экономія отозвалась большими убытками для общества. Начальникъ станціи заявилъ, что есть еще третье лицо на станціи, именно машинистъ, но что онъ живетъ въ 2-хъ верстахъ отъ нея, при водоподъемномъ зданіи. Я пошелъ пѣшкомъ для осмотра этого зданія, и Блюмъ по дорогѣ заявлялъ сожалѣніе, что такъ много земли пропадаетъ безъ населенія, въ чемъ обвинялъ правительство, и что онъ непремѣнно заселилъ бы его, устроивъ близъ станціи Черной Веси городъ съ 30.000 жителей. Эти разсказы очень забавляли насъ всѣхъ и мы рѣшили, что такъ какъ этихъ 30.000 человѣкъ взять негдѣ, то вѣрно Блюмъ, человѣкъ очень пожилой, народитъ ихъ. Эта выходка Блюма и ей подобныя были только забавны, но скучны были его претензіи.

Будучи уполномоченнымъ совѣта главнаго общества, онъ не позволялъ при осмотрѣ нами строеній никому изъ служащихъ въ обществѣ идти впереди его и даже нѣкоторымъ изъ старшихъ служащихъ не позволялъ сидѣть въ томъ отдѣленіи вагона, въ которомъ сидѣли онъ и я.

Его требованій не исполняли и даже входили съ нимъ въ споры. Онъ на это жаловался мнѣ, говоря, что если бы не было налицо меня, предсѣдателя свидѣтельствующей комиссіи и генералъ-инспектора, то онъ сумѣлъ бы заставить служащихъ въ обществѣ повиноваться ему, уполномоченному отъ совѣта этого общества.

Наконецъ, мнѣ надоѣли его жалобы и я просилъ его оставить меня въ покоѣ и не заявлять безпрерывныхъ требованій къ служащимъ въ обществѣ. Впрочемъ, онъ въ этомъ случаѣ поступалъ, какъ истый французскій чиновникъ, всегда несносный въ обращеніи съ подчиненными.

По пріѣздѣ въ Варшаву служащіе въ обществѣ передали Кербедзу о томъ, какъ надоѣлъ мнѣ Блюмъ своими требованіями, и Кербедзъ такъ его распушилъ, что Блюмъ весь обратный путь до Петербурга былъ ниже воды, тише травы. Говорятъ, что Блюмъ, прочитавъ исторію Христа соч. Ренана, крестился и теперь православный христіанинъ.

Въ Варшавѣ все чего-то ждало. Военные утверждали, что безъ мятежа не обойдется и заявляли неудовольствіе за особое вниманіе, оказы-

ваемое великимъ княземъ Константиномъ Николаевичемъ и его супругою, полякамъ.

Послѣдняя постоянно носила платья и проч. польскихъ національныхъ цвѣтовъ, а дома у себя рядилась, какъ разсказывали, въ польскую корону. Поляки сильно подняли носы. Они утверждали, что, можетъ быть, будутъ кое-гдѣ ничтожныя вспышки, но общаго мятежа быть не можетъ.

Кербедзъ мнѣ утверждалъ это неоднократно и именно всякій разъ, когда я требовалъ, чтобы, въ виду могущаго быть мятежа, желѣзная дорога отъ Ландварова до Варшавы была немедля открыта для движенія. Онъ, полагавшій возможнымъ это открытіе еще въ мартѣ, спустя восемь мѣсяцевъ, вопреки мнѣніямъ моему и Граве, находилъ, что дорога не дозольно закончена для ея открытія. По возвращеніи моемъ въ Петербургъ, я передалъ Мельникову, что если онъ не потребуетъ отъ совѣта главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, чтобы означенный участокъ былъ открытъ не позже одного мѣсяца, и не пригрозитъ, что въ противномъ случаѣ онъ будетъ открытъ правительствомъ, то по немъ будетъ еще долго пропускаться только то, что захочетъ Кербедзъ, котораго нельзя было не подозрѣвать въ солидарности съ народнымъ ржондомъ.

Мельниковъ исполнилъ согласно моему представленію и съ 15 декабря 1862 г. была открыта эксплоатація по всему протяженію С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги.

При отъѣздѣ моемъ изъ Варшавы, Кербедзъ пріѣхалъ меня провожать на станцію. Когда я сѣлъ въ вагонъ, и поѣздъ весьма медленно тронулся, онъ, вспрыгнувъ на наружную ступень моего вагона, сказалъ, что пролегающіе по Царству Польскому участки С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, вслѣдствіе новаго образованія Царства, должны имѣть особую инспекцію и полицію, не подчиненныя русскимъ властямъ, и что онъ надѣется, что вскорѣ послѣдуетъ объ этомъ распоряженіе.

Въ бытность мою въ Варшавѣ я видѣлся съ Кербедзомъ ежедневно и передъ отъѣздомъ въ Петербургъ довольно долго сидѣлъ съ нимъ на станціи, но онъ нашелъ болѣе удобнымъ свое замѣчаніе объ инспекціи и полиціи на дорогахъ въ Царствѣ заявить мнѣ только тогда, когда поѣздъ, въ которомъ я сидѣлъ, тронулся. Я однакоже успѣлъ отвѣтить Кербедзу, что не раздѣляю его мнѣнія: такъ какъ вся дорога гарантирована на средства русскаго казначейства, то инспекція должна быть поставлена русскимъ правительствомъ, и что я нахожу неудобнымъ, чтобы при дорогѣ, состоящей въ нераздѣльномъ управленіи совѣта общества, были двѣ инспекціи и полиціи.

Несмотря на этотъ отвѣтъ и на начавшійся военный мятежъ въ началѣ 1863 г., поступило требованіе намѣстника объ учрежденіи въ участкахъ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, проходящихъ по Царству Польскому, инспекціи и полиціи, назначенныхъ правительствомъ Царства; но это требованіе, по моему настоянію, отклонено.

Въ ноябрѣ 1862 г. я объяснился съ Мельниковымъ о неопредѣлен-

ности правъ и обязанностей главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, каковую и онъ признавалъ. Состоя въ этой должности, я полагалъ бы нужнымъ или совсѣмъ ее уничтожить, или придать ей большую опредѣленность. Мельниковъ отвѣчалъ, что уничтоженіе этой должности не въ его видахъ, что вообще всякое измѣненіе въ то время было несвоевременно, а такъ какъ я настаивалъ на необходимости для управленій дорогами и инспекцій надъ ними имѣть утвержденныя правила эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, то онъ находилъ, что я сдѣлаю большую услугу, составивъ эти правила. Для ихъ составленія онъ назначилъ подъ моимъ предсѣдательствомъ комиссію, въ которую назначилъ членами нѣсколькихъ генераловъ и штабъ-офицеровъ путей сообщенія и депутатовъ отъ совѣта главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, а дѣлопроизводителемъ инженеръ-полковника (нынѣ тайнаго совѣтника въ отставкѣ) А. К. Красовскаго, который, по назначеніи его въ началѣ 1863 г. начальникомъ IV (Московскаго) округа путей сообщенія, былъ замѣненъ подполковникомъ (нынѣ дѣйствительный статскій совѣтникъ) Бентковскимъ. По назначеніи сего послѣдняго, при которомъ произведены были наибольшія работы по составленію правилъ эксплоатаціи по желѣзнымъ дорогамъ,—къ Кавказскому намѣстнику для занятій по желѣзнымъ дорогамъ, состоялъ производителемъ дѣлъ комиссіи подполковникъ (нынѣ дѣйствительный статскій совѣтникъ) И. Ч. Адамовичъ, на долю котораго досталось только наблюденіе за напечатаніемъ выработанныхъ комиссіею правилъ, составленіе которыхъ продолжалось пять лѣтъ по слѣдующимъ причинамъ.

Въ началѣ члены комиссіи ѣздили въ засѣданія довольно аккуратно, но такъ какъ они всѣ имѣли другія занятія, а за ихъ занятія въ комиссіи не было назначено содержанія и не дано было никакихъ средствъ ни для переписки, ни для литографированія или печатанія трудовъ комиссіи, на что я только впослѣдствіи испросилъ 500 р., то члены мало-по-малу перестали посѣщать засѣданія комиссіи.

Несмотря на это, первый проектъ правилъ объ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ былъ составленъ въ довольно непродолжительное время и отлитографированъ, за что, по моему ходатайству, всѣмъ членамъ комиссіи и ея дѣлопроизводителю объявлена въ приказѣ благодарность министра путей сообщенія.

Упомянутый отлитографированный проектъ правилъ былъ посланъ во всѣ правленія желѣзныхъ дорогъ, всѣмъ правительственнымъ инспекторамъ дорогъ и другимъ лицамъ, которыхъ мнѣнія о правилахъ эксплоатаціи могли быть полезны. Многіе прислали свои замѣчанія. Наиболѣе объемистыя были доставлены бывшимъ инспекторомъ Нижегородской желѣзной дороги Казначеевымъ и бывшимъ директоромъ канцеляріи министра Боричевскимъ, а самыя дѣльныя совѣтомъ главнаго общества желѣзныхъ дорогъ. Замѣчанія Казначеева, которыхъ было болѣе полутораста, клонились къ увеличенію власти правительственной инспекціи, а Боричевскаго, которыхъ было до ста, относились собственно до редакціи.

По разсмотрѣніи всѣхъ доставленныхъ замѣчаній въ комиссіи и по принятіи многихъ изъ нихъ, былъ составленъ второй проектъ правилъ эксплоатаціи, который снова былъ разосланъ вышеупомянутымъ лицамъ и учрежденіямъ, при чемъ былъ назначенъ срокъ, въ который можно было удобнѣе изучить посылаемый проектъ правилъ, и заявлено, что по истеченіи этого срока будутъ вызваны депутаты означенныхъ учрежденій для окончательной переработки проекта. Эта переработка потребовала 11 продолжительныхъ засѣданій, и по сдѣланіи измѣненій во второмъ проектѣ правилъ объ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, онъ былъ напечатанъ и представленъ министру путей сообщенія Мельникову предъ оставленіемъ мною должности главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По назначеніи меня въ 1869 г. начальникомъ управленія желѣзныхъ дорогъ, я нашелъ необходимымъ подвергнуть означенный проектъ разсмотрѣнію комиссіи, составленной изъ членовъ вѣдомства путей сообщенія, II отдѣленія канцеляріи Государя и министерствъ юстиціи, финансовъ и внутреннихъ дѣлъ.

Предсѣдателемъ этой комиссіи былъ назначенъ инженеръ генералъ-маіоръ П. П. Зуевъ, а дѣлопроизводителемъ инженеръ надворный совѣтникъ (нынѣ дѣйствительный статскій совѣтникъ) П. А. Фадѣевъ. Эта комиссія занималась очень усердно и выработала новый проектъ правилъ, отличавшійся особою строгостію противъ обществъ, которыя, пользуясь своими уставами, могли бы не принять этихъ правилъ. Сверхъ того эта строгость въ нѣкоторыхъ случаяхъ казалась мнѣ безполезною.

Управлявшій министерствомъ путей сообщенія графъ А. П. Бобринскій въ началѣ 1872 г. составилъ новую комиссію для окончательной переработки правилъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Эта комиссія имѣла частныя засѣданія, продолжавшіяся далеко за полночь. Въ ней были члены и другихъ вѣдомствъ, передъ которыми Бобринскій каждый разъ извинялся, что такъ поздно ихъ задерживаетъ, но что утвержденіе составляемаго комиссіею проекта необходимо немедля: каждый день запаздыванія онъ считаетъ вреднымъ.

Вдругъ, безъ видимой причины, засѣданія комиссіи прекратились и о результатѣ ея занятій долго не было ничего извѣстно. Только въ послѣднее время (1874) появилсь нѣсколько отрывочныхъ постановленій по эксплоатаціи, которыя утверждены министромъ, не требуя по свойству своему Высочайшаго утвержденія. Общаго же свода правилъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ нѣтъ и до сего времени, такъ что судебныя и административныя учрежденія не имѣютъ руководства при исполненіи ихъ обязанностей, равно какъ нѣтъ таковаго и для самихъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Мельниковъ въ ноябрѣ 1862 г. назначилъ на имѣющуюся вакансію при главномъ инспекторѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ инженеръ-полковника Семичева, рекомендуя его какъ человѣка въ особенности полезнаго

по его опытности для комиссіи по составленію правилъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. При этихъ занятіяхъ необходимъ былъ мнѣ въ помощники человѣкъ съ общимъ образованіемъ, знающій иностранные языки, знакомый съ русскимъ законодательствомъ, опытный въ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и пишущій по-русски.

Семичевъ не имѣлъ ни одного изъ качествъ, что не могло быть неизвѣстнымъ Мельникову, такъ какъ онъ состоялъ подъ начальствомъ Мельникова при постройкѣ Николаевской желѣзной дороги и подъ его же руководствомъ строилъ Волго-Донскую желѣзную дорогу. Когда Семичевъ ко мнѣ представлялся вслѣдствіе его назначенія, онъ сознался, что по совершенному незнанію иностранныхъ языковъ, русскаго законодательства и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, онъ ничѣмъ не можетъ заниматься въ комиссіи и сверхъ того, что онъ не можетъ довольствоваться содержаніемъ, положеннымъ состоящему при мнѣ инженерному штабъ-офицеру (по 600 р. въ годъ сверхъ содержанія по чину) и потому будетъ искать мѣста строителя какой-нибудь желѣзной дороги.

Дѣйствительно, онъ, состоя при мнѣ, ничего не дѣлалъ, а въ январѣ 1863 г., по замѣнѣ устава общества Саратовской желѣзной дороги уставомъ общества Московско-Рязанской желѣзной дороги, онъ былъ назначенъ въ распоряженіе правленія послѣдней дороги. Мельниковъ рекомендовалъ его предсѣдателю этого правленія, какъ единственнаго инженера способнаго окончить желѣзную дорогу отъ Коломны до Рязани. Извѣстно было, что Дервизъ согласился дать Семичеву значительное содержаніе, но послѣдній, проведя въ Москвѣ не болѣе недѣли, воротился въ Петербургъ и отчисленъ отъ общества Рязанской дороги, уже не ко мнѣ, а въ число инженеровъ, состоящихъ по главному управленію путей сообщенія.

Семичевъ утверждалъ, что Дервизъ предъявилъ ему такія требованія, на которыя онъ не могъ согласиться, и потому уѣхалъ изъ Москвы. Дервизъ, напротивъ того, говорилъ, что Семичевъ, увѣренный, что, вслѣдствіе рекомендаціи Мельникова, ему ни въ чемъ не будетъ отказано, пріѣхавъ въ Москву, потребовалъ содержаніе гораздо болѣе условленнаго съ нимъ въ Петербургѣ, на каковое требованіе Дервизъ не согласился.

Осенью 1862 г. я получилъ отношеніе правленія Волго-Донской желѣзной дороги, въ которомъ оно просило разрѣшенія прекратить до весенняго вскрытія рѣкъ Волги и Дона движеніе по дорогѣ, такъ какъ для перевозки не имѣется ни пассажировъ, ни грузовъ. Я отвѣчалъ, что движеніе по дорогѣ можетъ быть уменьшено до послѣднихъ предѣловъ, но не должно быть вовсе останавливаемо, и предписалъ инспектору дороги наблюсти за исполненіемъ моего распоряженія. Послѣдній донесъ мнѣ, что поѣзда, ходящіе въ обѣ стороны дороги, не перевозятъ ни пассажировъ, ни грузовъ, такъ что расходы по движенію дѣлаются напрасно, и что пассажировъ и грузовъ не будетъ до открытія навигаціи по рѣкамъ Волгѣ и Дону, а между тѣмъ очистка снѣга съ пути, въ случаѣ продолженія движенія по дорогѣ, потребуетъ большихъ расходовъ.

По полученіи этого донесенія инспектора и вторичнаго представленія правленія Волго-Донской дороги о прекращеніи на ней движенія въ зимнее время, я при личномъ докладѣ просилъ разрѣшенія по этому предмету.

Мельниковъ мнѣ на это сказалъ:

— Понимаю, вы теперь просите разрѣшить прекратить движеніе по Волго-Донской дорогѣ съ тѣмъ, чтобы, получивъ это разрѣшеніе, въ слѣдующій четвергъ (мой докладной день у Мельникова) просить разрѣшенія о прекращеніи движенія по вашей Троицкой дорожонкѣ.

Я отвѣчалъ, что не имѣю въ виду подобной остановки, потому что хотя движеніе по Троицкой дорогѣ, по недавнему ея открытію, еще незначительно, но вполнѣ окупаетъ расходы по движенію, при чемъ представилъ ему полученныя мною свѣдѣнія о выручкѣ за послѣдніе дни. Мельниковъ очень удивился значительности (это было его мнѣніе) выручки и, спросивъ, что сдѣлало правленіе дороги, чтобы достигнуть такого движенія, прибавилъ:

— И впрямь не послушались ли меня Шиповы и Мамонтовъ и не завели ли они б... для привлеченія пассажировъ на эту дорожонку.

Движеніе же по Волго-Донской дорогѣ онъ дозволилъ прекратить до навигаціи слѣдующаго года, и съ того времени движеніе по этой дорогѣ на зимніе мѣсяцы было ежегодно прекращаемо.

Въ концѣ ноября Государь и Императрица пріѣхали въ Москву на цѣлый мѣсяцъ. Ихъ провожалъ Мельниковъ. Почти всѣ министры были вызваны въ Москву и между прочимъ министръ финансовъ Рейтернъ, между которымъ и Мельниковымъ происходили, по Высочайшему повелѣнію, постоянныя совѣщанія о средствахъ къ устройству желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Не прошло двухъ мѣсяцевъ съ того времени, какъ въ высшихъ сферахъ рѣшено было не строить желѣзныхъ дорогъ, пока не возстановится цѣнность кредитнаго рубля,—колебаніе этой цѣнности продолжалось, но къ постройкѣ дорогъ вознамѣрились приступить немедля.

По пріѣздѣ моемъ въ Москву, Мельниковъ сказалъ мнѣ, что Рейтернъ согласенъ на постройку дорогъ казеннымъ способомъ, но съ тѣмъ, чтобы Мельниковъ ему опредѣлительно заявилъ, какая будетъ средняя стоимость версты при постройкѣ отъ 2-хъ до 3-хъ тысячъ верстъ по опредѣленнымъ направленіямъ. Мельниковъ ему отвѣчалъ, что при составленіи смѣтъ на устройство желѣзныхъ дорогъ нѣтъ возможности предвидѣть всѣхъ случайностей, а потому онъ не можетъ дать опредѣлительнаго отвѣта на вопросъ Рейтерна, который съ своей стороны говорилъ, что ему необходимо впередъ знать, какую сумму онъ долженъ подготовить на постройку желѣзныхъ дорогъ. Это противорѣчіе только оттягивало дѣло, а потому я, не имѣвъ въ то время полнаго убѣжденія въ невозможности строить у насъ желѣзныя дороги казеннымъ способомъ, уговаривалъ Мельникова заявить Рейтерну среднюю стоимость версты съ тѣмъ, чтобы немедля при-

ступить къ постройкѣ. На вопросъ Мельникова, какую же цѣну я полагалъ бы назначить, я отвѣчалъ: 70.000 руб. на версту. На это онъ мнѣ сказалъ, съ чего я взялъ, что можно строить дороги по этой цѣнѣ, что верста Николаевской дороги обошлась въ 130.000 руб., на дорогахъ главнаго общества въ одинъ путь верста стоитъ болѣе 100.000 руб., что Троицкая и Волго-Донская дороги, стоившія менѣе 70.000 руб. на версту, по своему малому протяженію, ничего не доказываютъ.

Я утверждалъ, что постройка дороги малаго протяженія должна обходиться дороже, что именно средняя стоимость понижается, когда число строющихся верстъ значительно. Такіе же разговоры по этому предмету продолжались между Мельниковымъ и мною еще 6 лѣтъ, и онъ постоянно сердился и выражалъ мнѣ, какъ начальникъ, неудовольствіе за то, что я допускалъ возможность построить дорогу по 50 тыс. руб. за версту и ниже. Теперь, когда стоимость постройки желѣзной дороги значительно понижена, слышишь отъ всѣхъ, и въ томъ числѣ отъ людей очень умныхъ, слѣдующее:

— Кто же могъ когда-нибудь сомнѣваться въ возможности устройства желѣзной дороги по 70.000 руб. съ версты?

Такъ какъ мои убѣжденія о назначеніи опредѣлительной средней стоимости версты желѣзной дороги на Мельникова не подѣйствовали, а Рейтернъ, не имѣя таковой, не рѣшался допустить устройство дорогъ казеннымъ способомъ, то, несмотря на сопротивленіе Мельникова, положено было прибѣгнуть къ частной предпріимчивости, и затѣмъ Мельниковъ, по осмотрѣ вмѣстѣ со мною дороги отъ Москвы до Коломны, вернулся, такъ же какъ и Рейтернъ, въ Петербургъ.

Я находился въ это время въ Москвѣ по слѣдующему случаю. Вскорѣ по пріѣздѣ Государя въ Москву инспекторъ Нижегородской желѣзной дороги Казначеевъ донесъ Мельникову, что при эксплоатаціи инспектируемой имъ дороги происходитъ безчисленное множество злоупотребленій, черезъ что уменьшаются доходы главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, а слѣдовательно потребуется большая приплата гарантіи изъ государственнаго казначейства.

Я уже говорилъ, что Казначеевъ не умѣлъ ни говорить, ни писать просто. Излагалъ онъ свои мысли чрезвычайно подробно. Сбъясняя факты, онъ ихъ утрировалъ, въ особенности при патріотическомъ настроеніи противъ прищельцевъ-иностранцевъ и противъ поляковъ; при чемъ въ рапортахъ ко мнѣ ни съ того, ни съ сего заявлялъ, что онъ истинно русскій человѣкъ.

Мельниковъ, прислав мнѣ изъ Москвы донесеніе Казначеева, требовалъ, чтобы я въ день полученія его предписанія выѣхалъ въ Москву для изслѣдованія злоупотребленій. Узнавъ по пріѣздѣ моемъ, что о нихъ доведено до Высочайшаго свѣдѣнія, и убѣдившись, что нѣкоторыя изъ нихъ дѣйствительно существуютъ, я полагалъ правильнымъ нарядить слѣдствіе и для производства его, по чрезвычайной сложности дѣла, особую

комиссію. Мельниковъ желалъ, чтобы она состояла подъ моимъ предсѣдательствомъ. Между тѣмъ въ это время существовали уже судебные слѣдователи, которые по закону были предсѣдателями слѣдственныхъ комиссій, если онѣ были учреждаемы не по Высочайшимъ повелѣніямъ.

Вслѣдствіе этого на учрежденіе комиссіи и на мое въ ней предсѣдательство было испрошено Высочайшее разрѣшеніе. Членами комиссіи были назначены судебный слѣдователь Муравьевъ, человѣкъ умный и честный, и Казначеевъ. Въ комиссіи участвовали служащіе въ главномъ обществѣ желѣзныхъ дорогъ въ видѣ депутатовъ и для разбора и сличенія разныхъ отчетныхъ документовъ, которые были вытребованы со всѣхъ станцій Нижегородской желѣзной дороги. Оказалось, что ежедневныя вѣдомости объ отправленныхъ въ поѣздахъ грузахъ, посылаемыя съ Нижегородской станціи, на которыхъ не требовалось подписи ихъ составителей, были передѣлываемы въ Московскомъ контрольномъ отдѣленіи дороги, при чемъ выпускали изъ вѣдомостей, присланныхъ Нижегородскою станціею, многіе грузы, плата за перевозку которыхъ должна была производиться въ Москвѣ по ихъ прибытіи. Эти грузы, по сношенію писцовъ контрольнаго отдѣленія съ служащими на товарной станціи, отпускались грузополучателямъ безъ уплаты за перевозку. Были дни, въ которые, при слѣдованіи товаровъ съ ярмарки, несмотря на то, что множество ихъ накоплялось на Нижегородской станціи,—по вѣдомостямъ значилось, что при полномъ числѣ вагоновъ, допускаемыхъ въ товарномъ поѣздѣ, перевозилось гораздо менѣе половины того, что могъ бы поднять подобный поѣздъ. Въ иныхъ поѣздахъ вагоны вовсе исчезали посреди пути, или были весьма мало нагружаемы. Были открыты и другія злоупотребленія. Сверхъ того и Нижегородская станція сильно подозрѣвалась, что не всѣ отправленные ею грузы заносились въ ея вѣдомости.

Казначеевъ по обыкновенію сильно горячился, и если бы я и судебный слѣдователь не умѣряли его вспышекъ, то ничего бы не открылось. Казначеевъ требовалъ, чтобы дѣлатели фальшивыхъ документовъ были арестованы. Когда, по нашему согласію, это было исполнено, за посаженныхъ въ тюрьму заступилась Московская уголовная палата, но присланный ею членъ удостовѣрился въ правильности нашего дѣйствія.

Однакоже впослѣдствіи, послѣ моего отъѣзда изъ Москвы, означенныя лица были освобождены изъ-подъ ареста, но потомъ снова арестованы. За нихъ въ уголовной палатѣ ходатайствовали грузоотправители, которые понимали, что они, какъ участники въ подлогѣ, не минуютъ той же участи. Главнымъ виновникомъ въ допущеніи этихъ безпорядковъ былъ начальникъ движенія, французъ, котораго не помню фамиліи, не знавшій ни слова по-русски. Онъ всѣми средствами старался запутать директора дороги Н. Н. Петерса. Онъ представилъ два письма послѣдняго, компрометирующія Петерса въ томъ, что когда до него доходили свѣдѣнія о злоупотребленіяхъ, то онъ не только не преслѣдовалъ ихъ съ должною энергіею, но, какъ большая часть начальниковъ, скрывалъ ихъ. Эти-то письма вмѣстѣ

съ тѣмъ доказывали, что Петерсъ не только не участвовалъ въ этихъ злоупотребленіяхъ, но что большая ихъ часть ему были неизвѣстны и именно наиважнѣйшія.

Слѣдствіе съ каждымъ днемъ дѣлалось сложнѣе и ему не видать было конца. По настоянію моему я получилъ въ концѣ декабря позволеніе вернуться въ Петербургъ, а предсѣдателемъ комиссіи назначенъ былъ инженеръ полковникъ Ф. И. Таубе, который по этому званію прожилъ почти цѣлый годъ въ Москвѣ. Комиссія ничѣмъ не кончилась, кромѣ уплаты главнымъ обществомъ желѣзныхъ дорогъ расходовъ, употребленныхъ на ея содержаніе. Во всякомъ случаѣ она принесла свою долю пользы тѣмъ, что при самомъ открытіи всей дороги до Нижняго-Новгорода настращала служащихъ при ней, которые убѣдились, что слѣдятъ за ихъ дѣйствіями.

Московское общество охоты пригласило Государя на охоту за медвѣдями, которые были обойдены на границѣ Московской и Владимірской губерній въ 20 верстахъ отъ ст. Павлово на Нижегородской желѣзной дорогѣ. Государь выѣхалъ изъ Москвы вечеромъ. Въ пассажирскомъ домѣ Московской станціи Нижегородской желѣзной дороги онъ меня спросилъ, каменный ли этотъ домъ. Я отвѣчалъ, что онъ деревянный, что станція слишкомъ отдалена отъ центра города и потому будетъ служить для пріема пассажировъ только до того времени, пока устроится каменная станція, болѣе центральная.

Государь вообще казался мрачнымъ, что одни приписывали весьма дурной погодѣ, а другіе вѣстямъ, полученнымъ изъ Польши.

Комнаты ст. Павлово были превосходно украшены разными охотничьими принадлежностями. Въ нихъ Государю представлялись мѣстныя власти и ревизовавшій Владимірскую губернію сенаторъ генералъ-лейтенантъ Александръ Христіановичъ Катеръ, жаловавшійся Государю на препятствія, дѣлаемыя Владимірскими дворянами, по предмету надѣленія крестьянъ землею, согласно манифесту 19 февраля 1861 года.

Катеръ, не имѣвшій права выѣзжать навстрѣчу Государя безъ полученія на то Высочайшаго разрѣшенія, а тѣмъ менѣе утруждать его личнымъ докладомъ, выбралъ для этого весьма неудобное время, такъ какъ въ числѣ членовъ общества охоты было нѣсколько Владимірскихъ дворянъ, а Государь былъ въ это время ихъ гостемъ.

Государь ничего не отвѣчалъ Катеру, но выслушалъ его съ видимымъ неудовольствіемъ: лицо его сдѣлалось еще мрачнѣе. Вслѣдъ затѣмъ однимъ изъ приближенныхъ Государя было, по его приказанію, выражено Катеру неудовольствіе за его неловкій поступокъ. Погода улучшилась, и Государь поѣхалъ до мѣста охоты въ саняхъ, сопровождаемый тѣми членами общества охоты, которые встрѣтили его въ Павловѣ.

Передъ отъѣздомъ Государь назначилъ мнѣ время своего обратнаго отъѣзда въ Москву и спросилъ, буду ли я его ожидать въ Павловѣ или

вернусь въ Москуу. Я отвѣчалъ, что полагаю ѣхать въ Москву и воротиться на другой день къ назначенному Государемъ времени. Тогда онъ приказалъ мнѣ передъ отъѣздомъ изъ Москвы зайти къ шефу жандармовъ князю Долгорукову и то, что я получу отъ него, привезти Государю. Это было мною исполнено, но князь Долгоруковъ ничего мнѣ не вручилъ, о чемъ я доложилъ Государю по возвращеніи его въ Павлово. Явно было, что ожидались донесенія о происшествіяхъ въ Польшѣ.

Государь пріѣхалъ въ Павлово ранѣе назначеннаго времени. Къ счастію, и я пріѣхалъ заблаговременно. Государь, выйдя изъ саней, сказалъ мнѣ, что ему долго придется ждать на станціи, на что я отвѣчалъ, что можно выѣхать немедля. Государь былъ этимъ очень доволенъ. Вообще, лицо его, по пріѣздѣ съ охоты, разъяснилось. Огромнаго медвѣдя, имъ убитаго, повезли въ Императорскомъ поѣздѣ въ Москву.

Изъ разсказовъ лицъ, бывшихъ съ Государемъ на охотѣ, я узналъ, что помѣщичій домъ, въ которомъ онъ ночевалъ, былъ прекрасно убранъ и иллюминованъ, что охотники по-очереди всю ночь сторожили этотъ домъ и что Государь, ужиная вмѣстѣ съ ними, былъ очень веселъ и въ томъ же духѣ оставался во все время охоты.

Для разсмотрѣнія, по случаю производившагося слѣдствія, нѣкоторыхъ станціонныхъ книгъ Нижегородской желѣзной дороги, я ѣздилъ въ первой половинѣ декабря на эту дорогу. Государь, бывшій въ то время въ Москвѣ, увидѣвъ мою фамилію въ спискѣ пріѣхавшихъ, приказалъ явиться къ нему во дворецъ. Это было послѣ отъѣзда Мельникова въ Петербургъ.

Государь принялъ меня очень благосклонно. Онъ говорилъ о надеждѣ вскорѣ приступить къ устройству желѣзныхъ дорогъ, начиная съ Южной отъ Москвы. На замѣчаніе мое, что эти дороги возвысятъ благосостояніе нашего бѣднаго сельскаго населенія, онъ выразилъ надежду, что дороги возвысятъ общее благосостояніе.

Государь мнѣ сказалъ, что полагаетъ съ Императрицею и дѣтьми ѣхать въ Троицкую Лавру въ Императорскихъ вагонахъ Николаевской желѣзной дороги. Я объяснилъ, что, предвидя эту поѣздку, я посылалъ означенные вагоны по Троицкой дорогѣ, по которой они вездѣ прошли свободно, но ѣзда въ нихъ менѣе покойна, чѣмъ въ вагонѣ Ярославской дороги, изготовленномъ собственно для поѣздокъ Ихъ Величествъ въ Троицкую Лавру. На вопросъ Государя, отчего это происходитъ, я отвѣчалъ, что вагонъ Троицкой дороги снабженъ рессорами лучшаго устройства и короче вагона Николаевской дороги, черезъ что движеніе его по кривымъ, допущеннымъ на Троицкой дорогѣ, покойнѣе. Государь отвѣчалъ, что онъ согласенъ на мое предложеніе, что ему все равно ѣхать хотя въ телѣгѣ, но что слѣдуетъ какъ можно покойнѣе провести его больную жену (помнится, онъ сказалъ «бабу»), что онъ и поручилъ моему особому попеченію.

Въ это время управляющимъ Троицкою желѣзною дорогою былъ

инженеръ Рехневскій, но по болѣзни его, сильно развившейся послѣ несчастнаго случая, бывшаго на дорогѣ въ октябрѣ,—отъ которой онъ въ слѣдующемъ году умеръ въ Парижѣ,—управлялъ дорогою бывшій ея строитель М. Р. Богомолецъ, который намѣревался вскорѣ поселиться въ Парижѣ, куда переѣхало все его семейство.

По его рекомендаціи правленіемъ Ярославской дороги, во время моего пребыванія въ Москвѣ, былъ приглашенъ въ управляющіе дорогою бывшій тогда начальникомъ первой отъ Москвы дистанціи Николаевской желѣзной дороги инженеръ капитанъ Павелъ Захарьевичъ Клевецкій [нынѣ (1874 г.) дѣйствительный статскій совѣтникъ и директоръ Московско-Курской желѣзной дороги], который долженъ былъ вступить въ должность 1 января 1863 года.

На промежуточныхъ станціяхъ между Москвою и Сергіевскимъ посадомъ были устроены по три рельсовыхъ пути, одинъ прямой по направленію главнаго пути и два объѣздныхъ, изъ коихъ одинъ подходилъ къ платформѣ станціи, другой былъ устроенъ на противоположной сторонѣ въ видѣ запаснаго.

Съ самаго открытія дороги всѣ поѣзда слѣдовали у станцій по примыкающему къ нимъ пути, на который и была постоянно направлена стрѣлка. Императорскій поѣздъ слѣдовалъ прямо въ Лавру и потому ему не было надобности идти у станцій по примыкающему къ нимъ пути, а постоянно по главному пути, на который и слѣдовало направить стрѣлки.

Передъ проѣздомъ Государя и Императрицы въ Троицкую Лавру, Богомолецъ проѣхалъ по дорогѣ сначала въ Императорскихъ вагонахъ Николаевской дороги, а впослѣдствіи въ вагонахъ своей дороги. При этихъ поѣздкахъ онъ лично указывалъ, какъ должны быть переставлены стрѣлки съ объѣзднаго пути на главный. Во второй половинѣ декабря Государь и Государыня выѣхали въ Императорскомъ вагонѣ Троицкой желѣзной дороги въ Лавру. Былъ поздній вечеръ и совершенная темнота. Въ особомъ вагонѣ сидѣли Мельниковъ, пріѣхавшій изъ Петербурга для сопровожденія въ обратный проѣздъ Ихъ Величествъ по Николаевской дорогѣ, я и Богомолецъ. Ѣзда была очень покойная, но когда поѣздъ доѣхалъ до второй станціи, села Пушкина, въ 28 верстахъ отъ Москвы, мы замѣтили, что поѣздъ двигался очень медленно. Богомолецъ, посмотрѣвъ въ окно, увидалъ, что поѣздъ идетъ не по главному пути, а по объѣздному, противоположному станціи. Пройдя ее, поѣздъ пошелъ снова по главному пути. На остальномъ протяженіи ѣзда по дорогѣ была вполнѣ покойна.

При выходѣ Императрицы изъ вагона на Сергіевской станціи, она благодарила всѣхъ за то, что движеніе по этой дорогѣ показалось ей покойнѣе движенія всѣхъ тѣхъ дорогъ, по которымъ она прежде ѣзжала.

Дѣйствительно, рельсовый путь былъ уложенъ превосходно, что сохранялось и впослѣдствіи. Д. П. Зуевъ, по назначеніи инспекторомъ этой дороги, во время проѣздовъ по ней, обыкновенно ставилъ на столъ въ вагонѣ стаканъ, почти полный чая, который не разливался. Пріѣхавъ

на Сергіевскую станцію, я спросилъ у машиниста, ведшаго поѣздъ, о причинѣ, по которой мы прошли у Пушкинской станціи не по главному, а по запасному пути. Онъ отвѣчалъ, что передъ подходомъ къ этой станціи онъ увидалъ по цвѣту фонарнаго огня на стрѣлкахъ, что первая изъ нихъ направлена не на главный путь, какъ было приказано, а на запасный, а вторая на главный путь, что не имѣя возможности остановить поѣздъ, онъ замедлилъ его ходъ, а въ это время стрѣлочникъ, стоявшій у второй стрѣлки, увидѣвъ неправильное направленіе поѣзда, перевелъ свою стрѣлку съ главнаго пути на запасный, черезъ что поѣздъ прошелъ весьма покойно: даже Мельниковъ, сидѣвшій съ нами въ одномъ вагонѣ, ничего не замѣтилъ. Чтобы никого не тревожить случившимся, я и Богомолецъ положили никому ничего объ этомъ не говорить до изслѣдованія происшествія на мѣстѣ.

На другой день мы завтракали у Государя въ комнатахъ митрополита. Во время завтрака Мельниковъ не переставалъ любезничать съ Анной Ѳеодоровной Тютчевой (впослѣдствіи вышедшей за Ивана Сергѣевича Аксакова), тогдашней воспитательницей великой княжны Маріи Александровны и, какъ говорили, друга Императрицы. Мельниковъ постоянно старался быть въ милости дамъ, близкихъ къ Императрицѣ.

Послѣ завтрака Государь и Государыня возвратились въ Москву, гдѣ снова благодарили всѣхъ за чрезвычайно покойную поѣздку, и затѣмъ вскорѣ уѣхали въ Петербургъ.

22-го декабря я получилъ письмо отъ Мельникова слѣдующаго содержанія:

«При слѣдованіи въ Петербургъ въ Императорскомъ поѣздѣ утвердительно говорили (свѣдѣніе, повидимому, отъ полиціи), что когда Государь ѣхалъ въ Троицу (или обратно, не помню), то на Пушкинской станціи стрѣлки были сведены съ главнаго пути и только въ 10 саж. отъ машины кто-то успѣлъ ихъ поправить и тѣмъ спасти поѣздъ отъ несчастія. Сообщено же на мѣстѣ нѣкіимъ купцомъ или крестьяниномъ Пазуновымъ. Я бы желалъ, чтобы вы распорядились, Баронъ, приказаніемъ узнать, что подало поводъ къ такому разсказу и есть ли въ этомъ слѣдъ какой-либо истины, дабы заявить это кому слѣдуетъ. Вашъ искренно преданный П. Мельниковъ».

Отвѣтъ на это письмо не могъ задержать меня въ Москвѣ, такъ какъ онъ былъ у меня готовъ. На другой день по возвращеніи Государя изъ Троицкой Лавры, я послалъ инспектора дороги Потемкина сдѣлать дознаніе о случившемся на Пушкинской станціи. Потемкинъ по допросѣ служащихъ на станціи и нѣкоторыхъ лицъ изъ толпы, собравшейся на нее для того, чтобы посмотрѣть проходъ Императорскаго поѣзда, узналъ, что начальникъ станціи Ивановъ самъ направилъ обѣ стрѣлки на главный путь и незадолго передъ проходомъ Императорскаго поѣзда ходилъ повѣрять стрѣлки, при чемъ снова убѣдился, что обѣ стрѣлки стоятъ по направленію главнаго пути. Между тѣмъ онъ ошибался: первая стрѣлка

со стороны Москвы была установлена по направленію запаснаго пути. Эту ошибку Потемкинъ относилъ къ малой опытности начальника станціи, но еще болѣе къ страху, происходившему отъ знанія, что по этимъ стрѣлкамъ проѣдутъ Ихъ Величества, а извѣстно, что у страха глаза велики. Сторожъ, стоявшій у слѣдующей стрѣлки, увидя, что поѣздъ повернулъ на запасный путь, успѣлъ до его прохода перевести ее съ главнаго пути на запасный. Впрочемъ, такъ какъ стрѣлки были самодѣйствующія, то никакого несчастія произойти не могло, а все ограничилось бы сотрясеніемъ, а можетъ быть, и остановкою поѣзда, что, впрочемъ, было бы также своего рода несчастіе.

О томъ, что Императорскій поѣздъ пошелъ не по назначенному для него пути, а по объѣздному, противоположному станціонной платформѣ, полиція узнала слѣдующимъ образомъ: на платформѣ стояла толпа, ожидавшая проѣзда Императорскаго поѣзда и между нею начальникъ Пушкинской станціи Ивановъ со своею семьею. Когда послѣдній увидалъ, что поѣздъ пошелъ по запасному пути, онъ, упавъ на платформу, рвалъ на себѣ волосы и кричалъ:

— Погибъ, погибъ.

Его жена и нѣкоторые изъ присутствовавшихъ привели его въ себя, тогда онъ, увидавъ покойно удаляющійся поѣздъ, началъ креститься и благодарить Бога за спасеніе, причемъ разсказывалъ о случившемся при бывшихъ на платформѣ жандармахъ, которые донесли объ этомъ по начальству.

Богомолецъ присутствовалъ при дознаніи, которое производилъ Потемкинъ. Ему не понравились пріемы послѣдняго при производствѣ дознанія. Онъ даже мнѣ жаловался, но я въ нихъ не нашелъ ничего неправильнаго или неприличнаго. Это побудило Богомольца еще болѣе торопиться сдачею Клевецкому управленія эксплоатаціею дороги.

По пріѣздѣ моемъ въ Петербургъ, я донесъ Мельникову о послѣдствіяхъ дознанія. Онъ потребовалъ увольненія Иванова со станціи. Ему правленіе Московско-Ярославской желѣзной дороги дало какое-то мѣсто въ канцеляріи или контролѣ правленія.

13 декабря 1862 г. было Высочайше утверждено положеніе о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ. Это положеніе было составлено учрежденнымъ при департаментѣ желѣзныхъ дорогъ комитетомъ, въ которомъ я былъ членомъ, а депутатомъ отъ военнаго министерства генералъ-маіоръ Петръ Кононовичъ Меньковъ (впослѣдствіи генералъ-лейтенантъ), съ которымъ я тогда возобновилъ знакомство, начавшееся въ 1849 г. во время Венгерскаго похода.

Изъ вышеприведенной вѣдомости о желѣзныхъ дорогахъ видно, что при назначеніи меня въ іюлѣ 1861 г. главнымъ инспекторомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ были уступлены частнымъ обществамъ постройка и

эксплоатація дорогъ на протяженіи 5131 версты, изъ которыхъ на 818 было открыто движеніе и на 1321 производились работы. Послѣ того въ 1861 г. была открыта Риго-Динабургская желѣзная дорога протяженіемъ 204 версты, а главное общество желѣзныхъ дорогъ было освобождено отъ постройки дороги отъ Москвы до Ѳеодосіи съ вѣтвью на Либаву, протяженіемъ 2344 версты. Затѣмъ къ 1 января 1862 г. частныхъ желѣзныхъ дорогъ было уступлено 2747 верстъ, изъ коихъ на 1022 было открыто движеніе и на 1117 производились работы.

Въ 1862 г. эти 1117 верстъ были открыты для движенія и уступлена дорога отъ Петергофа до Ораніенбаума на 11 верстахъ, къ устройству которой немедля приступлено, а общество Саратовской дороги освобождено отъ постройки дороги отъ Рязани до Саратова 529 верстъ, и затѣмъ къ 1 янв. 1863 г. частныхъ желѣзныхъ дорогъ было уступлено 2229 верстъ, изъ коихъ на 2139 было открыто движеніе и на 90 производились работы.

ГЛАВА IX.

1863—1867 гг.

Сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, утвержденная 3 января 1863 года. Уставы обществъ Московско-Рязанской и Одессо-Кіевской желѣзныхъ дорогъ и Положеніе объ основныхъ условіяхъ для устройства Динабурго-Витебской желѣзной дороги. Записка по преобразованію высшихъ управленій желѣзными дорогами. Неудача образованія частныхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ. Петербургское собраніе сельскаго хозяйства и Англійскій клубъ. Распоряженія на С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ по случаю возстанія въ Польшѣ и въ Западныхъ губерніяхъ. Первые три мѣсяца Польскаго вооруженнаго возстанія. Безпорядки близъ Антонопольской станціи С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги. Присутствіе на Петербургскихъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ при выѣздахъ Государя изъ Петербурга въ окрестныя мѣстности. Полученіе Анненской ленты. Закладка конно-желѣзной дороги въ Петербургѣ. Осмотръ Замосковныхъ желѣзныхъ дорогъ и общее собраніе Общества Московско-Рязанской желѣзной дороги. Неудачная мѣра по возстановленію цѣнности нашего рубля. Постройка барономъ Унгернъ-Штернбергомъ желѣзной дороги между Одессою и Парканами и впослѣдствіи до Балты. Празднованіе серебряной свадьбы. Назначеніе М. Н. Муравьева главнымъ начальникомъ Сѣверо-западнаго края и его выѣздъ изъ Петербурга. Н. Н. Муравьевъ (Карскій). Поѣздка моя по С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ и распоряженія М. Н. Муравьева. Варшава. Казнь Сѣраковскаго. Положеніе М. Н. Муравьева въ Вильнѣ. Порученіе наблюдать за постройкою водопровода въ Новочеркасскѣ. Командировка въ Новочеркасскъ по случаю безпорядковъ, произведенныхъ Донскими казаками на Грушевской желѣзной дорогѣ. Самарскій губернаторъ Н. А. Замятинъ. Осмотръ Волго-Донской желѣзной дороги. П. Х. Граббе и В. А. Панаевъ. Переписка П. Х. Граббе съ Д. А. Милютинымъ и князь А. М. Дундуковъ-Корсаковъ. Освидѣтельствованіе Грушевской желѣзной дороги. Грушевскія каменноугольныя копи. Дѣйствія по устройству Новочеркасскаго водопровода. Жизнь въ Новочеркасскѣ и обратный путь до Нижняго-Новгорода. Цесаревичъ Николай Александровичъ въ Нижнемъ-Новгородѣ. Концессія на Московско-Севастопольскую желѣзную дорогу. Перемѣна квартиры въ Петербургѣ. Жизнь въ Павловскѣ. Поѣздка Государя и Государыни въ Нижній-Новгородъ и возвращеніе Государя въ Москву. Поѣздка Цесаревича Николая Александровича изъ Москвы въ Троицкую Лавру. Осмотръ строившагося участка Московско-Рязанской желѣзной дороги. Осмотръ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги и расчетъ съ желѣзными дорогами въ Царствѣ Польскомъ по расходамъ, вызваннымъ возстаніемъ. Награды чинамъ инспекціи и полицейскаго управленія С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги. Польскіе уроженцы на Нижегородской желѣзной дорогѣ. Прокламаціи, найденныя въ пассажирскомъ багажѣ на Нижегородской станціи желѣзной дороги. Комиссія для осмотра Ветлужскаго края. Макарьевскій мировой посредникъ Зоцъ. Мои денежныя дѣла. Графъ Н. С. Толстой въ Петербургѣ. Выкупъ надѣла въ моемъ Тамбовскомъ имѣніи. Назначеніе Н. А. Замятина управляющимъ Земскимъ отдѣломъ. Жизнь въ зиму 1863—1864 годовъ въ Петербургѣ. Учрежденіе комиссіи для разсмотрѣнія предложеній

на постройку частныхъ желѣзныхъ дорогъ и обсужденіе общихъ и важныхъ вопросовъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, и учрежденіе общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги. Повѣрка изысканій для устройства желѣзной дороги между Москвою и Орломъ. Царскосельская желѣзная дорога. Поѣздка въ Москву для осмотра Замосковныхъ желѣзныхъ дорогъ и изысканій по дорогѣ между Москвою и Орломъ. Заграничный отпускъ. Поѣздка въ Карлсбадъ. Жизнь въ Карлсбадѣ. Русскіе въ Карлсбадѣ. Австрійскій императоръ въ Карлсбадѣ. Франценсбадъ. Поѣздка съ Меньковымъ изъ Франценсбада. Франкфуртъ-на-Майнѣ, Гомбургъ, Висбаденъ, Эмсъ, Кельнъ и заводъ Круппа, Амстердамъ, Гага, Брюссель. Наше посольство въ Парижѣ. Инспекторъ желѣзной дороги отъ Парижа къ Средиземному морю Тройо, его секретарь Полаа, чиновникъ министерства публичныхъ работъ во Франціи Витъ, главный директоръ мостовъ, шоссе и желѣзныхъ дорогъ во Франціи баронъ де-Франквиль и бывшій министръ внутреннихъ дѣлъ во Франціи Биксіо. М. Р. Богомолецъ въ Парижѣ и моя статья: «Управленіе путей сообщенія во Франціи». М. С. Волковъ, А. И. Баландинъ и Н. К. Кольманъ въ Мезонѣ. Ліонъ, Монъ-Сенисъ, Женева и Шафгаузенъ. Графъ Виртембергскій и взаимная ненависть разныхъ нѣмецкихъ національностей. Жизнь во Франценсбадѣ. Комиссіонеръ въ Hôtel d'Angleterre въ Берлинѣ. Предположенія объ учрежденіи въ Москвѣ комитета для устройства желѣзной дороги отъ Москвы на Югъ и о назначеніи меня предсѣдателемъ этого комитета. Причины неосуществленія этихъ предположеній. Постройка казною желѣзныхъ дорогъ. Представленіе министра путей сообщенія въ 1874 году о постройкѣ казною Донецкой и Мелитопольской желѣзныхъ дорогъ съ предположеніемъ объ ихъ продажѣ, по окончаніи постройки, частнымъ обществамъ и разсмотрѣніе условій продажи четырехъ желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ казною. Сравненіе эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ казною и частными обществами и отношеніе министерства путей сообщенія къ частнымъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ. Учрежденіе креста въ память Кавказской войны. Засѣцкіе въ Россіи. Выборъ направленія желѣзной дороги между Москвою и Одессою. Распоряженія по постройкѣ этой дороги. Постройка части ея между Кіевомъ и Балтою съ вѣтвями Де-Вріеромъ и К^0. Распредѣленіе остатковъ отъ штатныхъ суммъ, ассигнуемыхъ на главную инспекцію и инспекціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Протяженіе верстъ, на которыхъ уступлена постройка желѣзныхъ дорогъ частнымъ обществамъ въ 1863 и 1864 годахъ и работы по Динабурго-Витебской желѣзной дорогѣ. Земскія учрежденія и судебные уставы. Ремонтъ и содержаніе подвижного состава Николаевской желѣзной дороги съ 1862 года по контракту съ Кайль и К^0. Комиссія, учрежденная 27 января 1865 года для освидѣтельствованія пути и подвижного состава Николаевской желѣзной дороги. Докладъ этой комиссіи. Второй контрактъ съ Уайнансомъ на содержаніе и ремонтъ подвижного состава Николаевской желѣзной дороги. Дѣйствія разныхъ лицъ противъ заключенія этого контракта и настоянія Мельникова объ его заключеніи. Невѣрное указаніе объ этомъ предметѣ автора статьи: «Исторія одного вѣдомства». Комиссія объ употребленіи войскъ на работахъ вѣдомства путей сообщенія. Полученіе короны къ Аннѣ 1-й степени. Потаповъ при Муравьевѣ въ Сѣверо-западномъ краѣ. Увольненіе Муравьева и Потапова изъ Сѣверо-западнаго края. Новыя цензурныя правила. Болѣзнь и кончина Цесаревича Николая Александровича. Похищеніе Ножинымъ своей сестры. Растрата Бильбасовымъ ввѣренныхъ ему нашихъ 4.200 рублей. Смерть сына Н. Н. Колесова отъ укушенія собаки. Уголовный процессъ надъ Бильбасовымъ за выдачу фальшивой расписки и утайку 30.000 рублей. Поѣздка въ Карлсбадъ. Русскіе въ Карлсбадѣ. Столяръ Гюнтеръ въ Пиркенгаммерѣ. Жизнь въ Карлсбадѣ. Выѣздъ изъ Карлсбада и Дрезденъ. Галиція. Радзивилловъ. Братъ мой Николай начальникомъ 11-й пѣхотной дивизіи въ Кременцѣ. Почаевская Лавра. Общество 11-й пѣхотной дивизіи. Мои замѣчанія на «Матеріалы и соображенія для составленія новаго проекта положенія о полевомъ управленіи войскъ въ военное время». Необходимость инспектора военныхъ сообщеній въ дѣйствующей арміи. Положеніе о награжденіи окончившихъ курсъ въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія гражданскими чинами и предположеніе о переименованіи военныхъ чиновъ, служащихъ

въ гражданскихъ вѣдомствахъ, въ гражданскіе чины. Присвоеніе вѣдомству почтъ и телеграфовъ и вѣдомству путей сообщенія названія министерствъ. Выѣздъ изъ Кременца. Кіевъ. Устройство водоснабженія въ Новочеркасскѣ. Екатеринославъ. Новочеркасскъ и П. Х. Граббе. Воронежъ. Задонскъ. Козловъ и осмотръ Козлово-Рязанской желѣзной дороги. Поѣздка Государя въ Варшаву и Ригу. Жизнь въ Петербургѣ. Служебныя занятія. Концессія на желѣзную дорогу отъ Витебска до Орла. Сѣть желѣзныхъ дорогъ къ 1 января 1866 года. Поѣздка въ Вержболово. Графъ М. И. Хрептовичъ. Алкье. Покушеніе на жизнь Государя 4 апрѣля 1866 года. Послѣдствія покушенія. Графъ М. Н. Муравьевъ предсѣдатель слѣдственной комиссіи. Его смерть. Неправильно навязанная ленточка на моей венгерской медали. Опасенія новыхъ покушеній на жизнь Государя. Учрежденіе русскаго техническаго общества. Почетный предсѣдатель этого общества герцогъ Н. М. Лейхтенбергскій. Избраніе должностныхъ лицъ въ обществѣ. Занятія общества по 1875 годъ. Избраніе меня въ почетные члены общества. Осмотръ Замосковныхъ желѣзныхъ дорогъ. Утвержденіе концессіи на Ряжско-Моршанскую желѣзную дорогу. Концессіонеры этой дороги и инженеры путей сообщенія Духовской и Полежаевъ. Высочайшій рескриптъ 13 мая 1866 года на имя предсѣдателя комитета министровъ. Открытіе участка желѣзной дороги отъ Динабурга до Полоцка. Жизнь въ Павловскѣ. Поѣздка съ великимъ княземъ Константиномъ Николаевичемъ и съ Мельниковымъ по С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ до г. Острова. Осмотръ Мельниковымъ Динабурго-Витебской желѣзной дороги. День въ Витебскѣ и поѣздка съ Мельниковымъ въ Ригу. Инженеры путей сообщенія М. А. Ратьковъ-Рожновъ и П. А. Фадѣевъ. Австро-Прусская война. Инспекція работъ Кіево-Балтской желѣзной дороги. Концессія на Козлово-Воронежскую желѣзную дорогу. С. С. Поляковъ. Освидѣтельствованіе и открытіе Рязанско-Козловской желѣзной дороги. Жетоны на свободный проѣздъ по этой дорогѣ. Переѣздъ въ Петербургъ. Пріѣздъ Цесаревны Маріи Александровны въ Россію. Уставъ конножелѣзной дороги между станціями Карлеутъ и Каховской и открытіе желѣзной дороги отъ Полоцка до Витебска. Поѣздъ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги для принцевъ Прусскаго и Уэльскаго. Д. И. Журавскій въ этомъ поѣздѣ. Отъѣздъ принца Уэльскаго. Вторичный пріѣздъ его въ Россію въ 1874 году. Концессія на Курско-Кіевскую желѣзную дорогу и инспекція на ней. Высочайшее повелѣніе объ обязанностяхъ и подчиненіи жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ. Княжна Т. А. Волконская въ Петербургѣ. Сѣть частныхъ желѣзныхъ дорогъ къ 1 января 1867 года. Болѣзнь Н. А. Милютина. Моя поѣздка въ Варшаву для присоединенія управленія путей сообщенія въ Польшѣ къ министерству путей сообщенія въ Имперіи. Высочайшее повелѣніе объ этомъ присоединеніи. Мой братъ Николай въ Петербургѣ. Назначеніе лейбъ-медика Цицурина управляющимъ придворною медицинскою частью. Поѣздка моя въ Козловъ для изслѣдованія жалобъ грузоотправителей по Рязанско-Козловской желѣзной дорогѣ. Крушеніе поѣзда на этой дорогѣ 8 февраля 1867 года. Наемъ дачи въ Лѣсномъ. Предложеніе графа С. Г. Строганова о принятіи мною на себя эксплоатаціи Николаевской желѣзной дороги. Продажа этой дороги главному обществу россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Концессія желѣзной дороги отъ Ельца до Грязей. Концессія на Орловско-Витебскую желѣзную дорогу. Предложеніе мнѣ участвовать въ постройкѣ этой дороги. Статистическія таблицы по эксплоатаціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, изданныя Ратьковымъ-Рожновымъ. Крушеніе Ковровскаго моста на р. Клязьмѣ. Полученіе Владиміра 2-й ст. Осмотръ Замосковныхъ желѣзныхъ дорогъ. Учрежденіе общества попеченія о раненыхъ и больныхъ воинахъ. Условія на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ Елисаветградо-Кременчугской и Тираспольско-Кишеневской и концессіи на Шуйско-Ивановскую, Риго-Митавскую и Поти-Тифлискую желѣзныя дороги. Постановленіе о куреніи табаку на желѣзныхъ дорогахъ. Поѣздка Государя на Парижскую выставку и обратно. П. П. Мельниковъ въ Варшавѣ. Мои предположенія о преобразованіи главной инспекціи желѣзныхъ дорогъ. Вступленіе въ члены С.-Петербургскаго общества взаимнаго кредита. Болѣзнь моей жены.

Въ Зимнемъ дворцѣ, въ первыхъ числахъ января, дается ежегодно большой балъ, на которомъ бываетъ до 2.000 приглашенныхъ Въ 1863 году балъ былъ 3-го января. Государь на этихъ балахъ удостаиваетъ своимъ разговоромъ только избранныхъ лицъ. На балу 3-го января онъ говорилъ со мною два раза, причемъ изъявилъ удовольствіе, что въ утро этого дня онъ утвердилъ сѣть назначенныхъ въ ближайшемъ времени къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на протяженіи 3.000 верстъ, и надежду, что вскорѣ за ихъ постройкою сѣть распространится еще на нѣсколько тысячъ верстъ.

На другой день я передалъ Мельникову о разговорѣ Государя со мной и о моемъ смущеніи, когда Государь говорилъ объ утвержденіи сѣти, мнѣ вовсе неизвѣстной Я просилъ Мельникова дать мнѣ его представленіе по этому предмету. Мельниковъ выказалъ удивленіе, что я не знаю представленной имъ сѣти, проектированіемъ которой онъ, по его словамъ, занимался задолго до назначенія его главноуправляющимъ путями сообщенія. Объяснивъ, что, за разсылкою всѣхъ экземпляровъ представленія о сѣти къ министрамъ, у него и въ его канцеляріи не осталось ни одного, онъ сказалъ, что я могу взять экземпляръ у министра государственныхъ имуществъ Зеленаго, съ которымъ я былъ болѣе знакомъ, чѣмъ съ другими министрами. Я этого не сдѣлалъ, не желая показать Зеленому, въ какое положеніе поставлялъ меня Мельниковъ въ отношеніи къ устройству желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, а познакомился съ новою сѣтью въ канцеляріи министра путей сообщеніи, по полученіи представленія, утвержденнаго Государемъ.

8 января 1863 года Высочайше утвержденъ уставъ общества Московско-Рязанской желѣзной дороги, по которому общество бывшей Саратовской желѣзной дороги ограничиваетъ свои дѣйствія участкомъ этой дороги отъ Москвы до Рязани, соотвѣтственно чему принимаетъ названіе «Московско-Рязанской желѣзной дороги».

Предсѣдатель правленія Саратовской желѣзной дороги П. Г. фонъ-Дервизъ, видя невозможность собрать исчисленный по уставу этой дороги капиталъ, еще въ бытность Чевкина главноуправляющимъ путями сообщенія началъ ходатайствовать о дозволеніи ограничиться постройкою дороги до Рязани, для чего испрашивалъ разрѣшенія къ выпущеннымъ на 10 милліоновъ рублей акціямъ выпустить облигацій на 5 милліоновъ рублей съ тѣмъ, чтобы акціи и облигаціи пользовались гарантіею правительства въ 5%. Въ новомъ уставѣ допущена не только эта льгота, но и многія другія и, между прочимъ, дозволено было мостовыя полотна отъ Коломны до Рязани устроить въ одинъ путь и не изъ желѣза, а изъ дерева, и право правительства требовать отъ общества установки второго рельсоваго пути, въ случаѣ достиженія валового годового дохода съ версты до 9.000 рублей, ограничено протяженіемъ дороги отъ Москвы до Коломны.

Новый главноуправляющій путями сообщенія давалъ всѣ эти льготы въ противность своимъ убѣжденіямъ, но въ это время, вскорѣ по изгна-

ніи французовъ изъ главнаго общества, существовала полная увѣренность въ невозможности добыть для желѣзныхъ дорогъ въ Россіи ничтожный капиталъ, даже при гарантіи его правительствомъ. Фонъ-Дервизъ же успѣлъ чрезъ банкира Капгера добыть нужныя деньги для устройства дороги между Коломною и Рязанью.

Теперь, спустя 12 лѣтъ, нѣтъ ничего забавнѣе толковъ большей части публики и журнальныхъ статей о томъ, что правительству всегда было легко добываніе капиталовъ на желѣзныя дороги, уступая постройку ихъ и эксплоатацію частнымъ обществамъ, или строя ихъ и эксплоатируя своими инженерами. Мы были свидѣтелями трудностей при добываніи этихъ денегъ, въ особенности при допущеніи постройки непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, такъ какъ заграничные банкиры при такомъ способѣ постройки не были убѣждены, что добываемыя черезъ нихъ деньги будутъ употреблены именно на устройство желѣзныхъ дорогъ, а не на другія государственныя надобности. Это убѣжденіе было причиною, что министерство финансовъ до 1868 года предоставляло реализацію капитала гарантируемыхъ правительствомъ акцій и облигацій на устройство желѣзныхъ дорогъ учредителямъ обществъ этихъ дорогъ и только въ означенномъ году, когда нашъ государственный кредитъ поднялся, само приступило къ реализаціи облигацій, назвавъ ихъ консолидированными.

Переговоры по измѣненію устава общества Саратовской желѣзной дороги велись непосредственно между Мельниковымъ и Дервизомъ, конечно, при участіи департамента желѣзныхъ дорогъ, но я о нихъ ничего не зналъ, и появленіе устава общества Московско-Рязанской желѣзной дороги было для меня сюрпризомъ. Такимъ же сюрпризомъ были для меня Высочайше утвержденные 19 марта 1863 года положеніе объ основныхъ условіяхъ для устройства Динабурго-Витебской желѣзной дороги и 21-го того же марта уставъ общества Одессо-Кіевской желѣзной дороги. Это обстоятельство, а равно и представленіе сѣти желѣзныхъ дорогъ показали мнѣ, что положеніе мое при Мельниковѣ будетъ безъ значенія и что онъ имѣетъ совѣтниковъ помимо меня; мнѣ же, по званію главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, будетъ предоставлено только техническое и полицейское наблюденіе за строющимися и эксплоатируемыми дорогами. Слѣдовательно, неоднократныя увѣренія брата Мельникова, что послѣдній приметъ званіе главноуправляющаго путями сообщенія только въ случаѣ назначенія меня къ нему товарищемъ, были не искренни, а эти увѣренія, равно какъ распускаемые объ этомъ моемъ назначеніи слухи, имѣли, вѣроятно, основаніемъ, чтобы я не мѣшалъ назначенію Мельникова. Если это предположеніе правильно, то Мельниковъ напрасно такъ хитрилъ, потому что я не имѣлъ ни средствъ, ни охоты мѣшать его назначенію, которому нѣкоторые очень порадовались.

Я еще осенью 1861 года, по неопредѣлительности обязанностей главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, отказывался отъ этой должности, въ которой остался вслѣдствіе сильныхъ настояній Чевкина. Годъ

спустя, именно 13 сентября 1862 года, я подалъ Чевкину записку, въ которой между прочимъ изложилъ, что главный инспекторъ, обязанный имѣть высшій надзоръ за дѣйствіями правленій обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, не имѣетъ къ этому никакихъ средствъ, и сверхъ того, многія дѣла по этимъ дорогамъ производятся въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ безъ участія главнаго инспектора, такъ что онъ о нихъ и не знаетъ. Поэтому я полагалъ необходимымъ преобразовать высшее управленіе желѣзными дорогами. Чевкинъ былъ вскорѣ засимъ уволенъ отъ должности главноуправляющаго, и поданная мною записка осталась безъ отвѣта, вслѣдствіе чего я подалъ 14 января 1863 года Мельникову новую записку о несостоятельности существовавшаго положенія о главномъ инспекторѣ и объ учрежденіи контроля надъ дѣйствіями частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ виду значительныхъ суммъ, выдаваемыхъ правительствомъ тѣмъ дорогамъ, которыя были гарантированы. Такую же записку я подалъ 24-го того же января въ комиссію, учрежденную для начертанія правилъ о преобразованіи департамента желѣзныхъ дорогъ, котораго я былъ членомъ. Вице-директоръ этого департамента, Липинъ, 12-го слѣдующаго февраля подалъ Мельникову записку, въ которой главнымъ основаніемъ контроля полагалъ контролированіе совершающихся на дорогѣ фактовъ въ ихъ общности, т.-е., контролированіе цифръ годовыхъ оборотовъ.

Мельниковъ передалъ на мое заключеніе записку Липина, и я, соглашаясь съ положеніемъ о контролѣ, полагалъ сдѣлать измѣненія, а именно: находя временный контроль, и притомъ послѣ совершенія фактовъ, недостаточнымъ, учредить мѣстный постоянный контроль, соединивъ съ инспекціею, о чемъ и подалъ Мельникову, 28-го того же февраля, записку. Въ 1864 году было рѣшено строить южную отъ Москвы желѣзную дорогу казенными средствами и опредѣленный процентъ съ ассигнованнаго на нее капитала употреблять на усиленіе содержанія служащихъ въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ признано было, что ихъ содержаніе, опредѣленное по утвержденному въ 1842 году штату департамента, было недостаточно. При преобразованіи департамента нельзя было удержать въ штатѣ означеннаго усиленія содержанія служащихъ, а по новому штату нельзя было назначить имъ то значительное содержаніе, которое они получали вслѣдствіе распоряженія объ отчисленіи въ пользу департамента процента со строительнаго капитала желѣзной дороги, строющейся казенными средствами. Это было причиною того, что высшее управленіе желѣзными дорогами было оставлено безъ измѣненія въ то время, когда всѣ другія части высшаго управленія министерства путей сообщенія были преобразованы 1 іюля 1865 года.

Въ преобразованныхъ частяхъ министерства содержанія всѣхъ служащихъ были повышены Казалось, что одинъ департаментъ желѣзныхъ дорогъ былъ обиженъ, оставаясь при прежнихъ штатахъ На самомъ же дѣлѣ служащіе въ этомъ департаментѣ получали болѣе, чѣмъ въ другихъ департаментахъ, и нѣкоторые изъ нихъ—вдвое. Все это устроилъ любимый

Мельниковымъ вице-директоръ департамента Липинъ, безкорыстный въ отношеніи къ концессіонерамъ и подрядчикамъ и даже, какъ истый чиновникъ, готовый ихъ обижать въ пользу казны, но умѣвшій всегда устроить такъ, чтобы получаемое имъ содержаніе на службѣ было значительно.

Должность вице-директора, а тѣмъ болѣе директора департамента желѣзныхъ дорогъ не можетъ, по моему мнѣнію, быть соединена въ одномъ лицѣ съ должностью правительственнаго члена совѣта главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, но Липинъ эти должности занималъ одновременно. Онъ получалъ по обѣимъ должностямъ большое содержаніе, которое еще увеличивалось добавкою изъ капитала по устройству Московско-Курской желѣзной дороги и испрашиваемыми имъ у Мельникова наградными деньгами изъ остатковъ отъ штатныхъ суммъ, о возможности полученія которыхъ я не имѣлъ понятія до конца 1864 года.

Впослѣдствіи я неоднократно затрогивалъ вопросъ о преобразованіи инспекціи желѣзныхъ дорогъ, но по вышеприведенной причинѣ онъ постоянно оставался безъ разрѣшенія. Довершеніемъ сказаннаго мною относительно бывшаго тогда затрудненія сдачи устройства желѣзныхъ дорогъ акціонернымъ обществамъ могутъ служить вышеупомянутые положеніе по устройству Динабурго-Витебской и уставъ общества Одессо-Кіевской дорогъ. Первая изъ нихъ сдана двумъ лондонскимъ банкирамъ для образованія въ Великобританіи, согласно законамъ сей страны, компаніи на акціяхъ съ опредѣленною отвѣтственностью (a Joint Stak Corporation With limitated Fiability).

Капиталъ, гарантированный правительствомъ 5%, назначенъ въ 26.000.000 фунтовъ стерлинговъ или 16.250.000 рублей, что составляетъ на версту одиночнаго рельсоваго пути 66.000 рублей металломъ; на устройство дороги назначено 6 лѣтъ и даны этой компаніи, состоявшей внѣ русскихъ законовъ, многія другія льготы, которыя не давались прежнимъ обществамъ. Такія же льготы даны были и обществу Одессо-Кіевской дороги, которой учредителями были графы А. В. Адлербергъ, Э. Т. Барановъ, Г. А. Строгановъ, А. В., В. В. и К. В. Браницкіе, А. А. Ржевудскій и М. Д. Толстой; князья С. А. Долгоруковъ и Л. В. Кочубей, И. М. Толстой (впослѣдствіи графъ), А. И. фонъ-Бенкендорфъ, Л. Ф. Сабинскій, А. А. Гижю, К. И. Марченко, А. Д. Гиттофъ и К°. Гарантированный 5% капиталъ назначенъ въ 55 милліоновъ металлическихъ рублей, что составляло на версту дороги единичнаго пути 85.000 рублей. Несмотря на громкія аристократическія и финансовыя имена учредителей и большія хлопоты многихъ изъ нихъ, и въ особенности Марченко, они не могли образовать общества Первоначально назначенный срокъ его образованія былъ нѣсколько разъ отдаляемъ, но ничто не помогло, и общество окончательно не состоялось.

Въ 1863 году было учреждено въ Петербургѣ Собраніе Сельскаго Хозяйства, которое отличалось отъ обыкновенныхъ клубовъ только тѣмъ,

что въ немъ одинъ разъ въ недѣлю происходили бесѣды по предметамъ, касающимся сельскаго хозяйства. Въ началѣ были разборчивы при избраніи въ члены общества, доказательствомъ чего можетъ служить то, что въ тотъ день, когда меня баллотировали, были забаллотированы четверо, въ томъ числѣ флигель-адъютантъ князь Львовъ, женатый на Бибиковой.

При счетѣ шаровъ его оказалось какое-то недоумѣніе съ однимъ шаромъ, и онъ, воспользовавшись этимъ недоумѣніемъ, ѣздилъ въ собраніе. Я былъ выбаллотированъ одними бѣлыми шарами, что весьма рѣдко случается. Эта баллотировка доказывала, какъ высоко стоялъ я въ общественномъ мнѣніи и что я еще не успѣлъ нажить себѣ враговъ изъ-за зависти къ моему положенію и изъ-за лишенія, вслѣдствіе моихъ законныхъ требованій, неправильно задуманныхъ ими пріобрѣтеній. Я однако же дурно отплатилъ Обществу: въ мартѣ 1864 года я былъ избранъ членомъ Петербургскаго англійскаго клуба и пересталъ уплачивать членскій взносъ въ Собраніе Сельскаго Хозяйства, находя лишнимъ быть членомъ двухъ клубовъ въ Петербургѣ. Въ Московскій англійскій клубъ я до сего времени продолжаю, несмотря на переѣздъ въ Петербургъ, вносить членскій взносъ.

11 января 1863 года получено въ Петербургѣ извѣстіе о вооруженномъ возстаніи въ Польшѣ. Первымъ дѣйствіемъ его было убійство ночью спящихъ солдатъ, жившихъ въ крестьянскихъ избахъ. Намѣстникъ въ Царствѣ, великій князь Константинъ Николаевичъ, не вѣрилъ въ возможность вооруженнаго возстанія и потому, вопреки представленію многихъ военныхъ начальниковъ, приказалъ размѣстить войска на широкія квартиры, гдѣ отдѣльно живущіе солдаты были во время сна убиты.

Русское правительство не объявляло объ этомъ избіеніи. Вскорѣ за полученіемъ извѣстія о вооруженномъ мятежѣ, мнѣ дали знать, что телеграфное сообщеніе по С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ производится неправильно, съ перерывами. На Петербургской станціи этой дороги я получалъ извѣстія, то изъ дальнѣйшихъ станцій, то только изъ ближайшихъ Сѣверо-западнаго края, сообщавшія, что телеграфъ на дальнѣйшемъ протяженіи испорченъ. Его немедленно исправляли, но также снова скоро портили Окончательно я добился депеши со ст. Бѣлостокъ, извѣщавшей, что не только телеграфнаго, но и паровознаго сообщенія нѣтъ между этимъ городомъ и Варшавою, такъ какъ протяженіе дороги между послѣднимъ городомъ и станціей Лапа захвачено вооруженными мятежными шайками Въ этомъ положеніи дорога оставалась цѣлую недѣлю и служила для перевозки означенныхъ шаекъ.

Инспекторъ дороги Граве былъ немедленно командированъ для наблюденія за возстановленіемъ сообщенія по дорогѣ и по телеграфу, по мѣрѣ занятія дороги нашими войсками. Съ этого времени начались для меня разныя тревоги. Днемъ и ночью получались телеграммы о покушеніяхъ къ крушенію поѣздовъ незамѣтнымъ въ ночное время разстройствомъ

рельсоваго пути, положеніемъ на путь, предъ проходомъ поѣздовъ, большихъ камней, рельсовъ, шпалъ и т. п., и о неблагонадежности разныхъ служащихъ, изъ которыхъ многіе были уроженцы сѣверо-западныхъ губерній польскаго происхожденія. Движеніе по дорогѣ было затруднено еще тѣмъ, что все ея протяженіе было раздѣлено на военные отдѣлы. Начальники этихъ отдѣловъ и ихъ подчиненные, командующіе войсками, расположенными на станціяхъ желѣзной дороги и при искусственныхъ на ней сооруженіяхъ, предъявляли начальникамъ станцій требованія, которыхъ невозможно было исполнить, черезъ что происходили между ними столкновенія.

Самое помѣщеніе войскъ на станціяхъ желѣзной дороги и при искусственныхъ на ней сооруженіяхъ, до устройства бараковъ, представляло много затрудненій. Приведеніе всего описаннаго въ возможный порядокъ требовало съ моей стороны особыхъ усилій. Въ этомъ мнѣ много помогалъ инспекторъ дороги Граве и жандармскіе офицеры полицейскаго при дорогѣ управленія, которые были тогда вполнѣ подчинены инспектору дороги и потому дѣйствовали со мною въ одномъ направленіи.

Съ 1867 года это подчиненіе уничтожено, и потому, если когда-нибудь возобновятся безпорядки въ Сѣверо-западномъ краѣ, инспекторъ дороги не будетъ имѣть никакихъ средствъ для наблюденія за порядкомъ, и отъ столкновенія между равными начальствующими лицами движеніе по дорогѣ будетъ еще затруднительнѣе.

Съ самаго начала вооруженнаго возстанія очень часто собирались у Государя совѣщанія для опредѣленія мѣръ къ охраненію С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги. На этихъ совѣщаніяхъ постоянно участвовали: военный министръ, министръ внутреннихъ дѣлъ, главноуправляющій путями сообщенія и генералъ-адъютантъ графъ Эдуардъ Трофимовичъ Барановъ, который избранъ съ 1 января 1863 года предсѣдателемъ совѣта главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ графъ Ламсдорфъ, по убѣжденію Чевкина принявшій въ 1862 году эту должность, съ увольненіемъ послѣдняго отъ званія главноуправляющаго, отъ нея отказался. Я представилъ Мельникову для внесенія въ означенныя совѣщанія проектъ небольшихъ укрѣпленій при главныхъ искусственныхъ сооруженіяхъ дороги, на подобіе устраиваемыхъ въ Алжирѣ, но этотъ проектъ не былъ приведенъ въ исполненіе.

Министру внутреннихъ дѣлъ Валуеву пришла мысль охранять цѣлость желѣзныхъ дорогъ и телеграфныхъ линій въ западныхъ губерніяхъ Имперіи участіемъ и содѣйствіемъ городскихъ обществъ, а равно мѣстныхъ обывателей всѣхъ вообще сословій. Государь приказалъ Валуеву снестись объ этомъ предметѣ съ Мельниковымъ, который поручилъ мнѣ разсмотрѣть проектъ Валуева и переговорить съ нимъ объ этомъ предметѣ.

Найдя проектъ Валуева неудобоисполнимымъ и вообще безполезнымъ, я ему лично представилъ объ этомъ, конечно, въ самыхъ вѣжливыхъ выраженіяхъ. Но Валуевъ, послѣ заявленія о своемъ проектѣ Государю,

не хотѣлъ отъ него отказаться и потому, согласившись только на небольшія измѣненія, представилъ его чрезъ комитетъ министровъ на Высочайшее утвержденіе, которое воспослѣдовало 23-го января, причемъ въ собственноручной резолюціи Государя на журналѣ комитета сказано: «Исполнить». Вмѣстѣ съ тѣмъ приказано было сообщить правила сіи, чрезъ министра статсъ-секретаря Царства Польскаго, Его Высочеству Намѣстнику для примѣненія ихъ по его усмотрѣнію и въ Царствѣ. Эти правила остались безъ всякихъ послѣдствій по ихъ неудобоисполнимости, на которую предъ ихъ утвержденіемъ я подробно указывалъ и Валуеву, и Мельникову.

Въ началѣ мятежа я испросилъ назначенія на С.-Петербурго-Варшавскую желѣзную дорогу инженеровъ путей сообщенія младшихъ чиновъ, которые, сверхъ техническаго наблюденія за прочностью пути и правильностью движенія, обязаны были предупреждать столкновенія между мѣстными военными начальниками и мѣстными агентами по дорогѣ, а возникшія столкновенія устранять. Эти инженеры оказались весьма полезными вообще, и въ особенности по уничтоженію означенныхъ столкновеній и по отклоненію неудобоисполнимыхъ требованій военныхъ начальствъ, часто дѣлавшихъ необыкновенныя глупости. Укажу только на одинъ случай: генералъ-лейтенантъ графъ Толь былъ начальникомъ военнаго отдѣла дороги отъ Варшавы до станціи Лапъ. Узнавъ о шайкѣ мятежниковъ, скрывающейся вблизи станціи Чижово, онъ посадилъ солдатъ въ поѣздъ и отправился ее отыскивать. Этотъ поѣздъ былъ остановленъ сторожемъ, который заявилъ, что нѣсколько человѣкъ на ближайшей верстѣ испортили путь.

Толь вспылилъ, назвалъ сторожа мятежникомъ, приказалъ его связать, а поѣзду, несмотря на предупрежденія состоявшаго при немъ инженера путей сообщенія, спѣшить къ мѣсту назначенія. На ближайшей верстѣ поѣздъ потерпѣлъ крушеніе: Поляки подпилили нѣсколько шпалъ и снова засыпали ихъ гравіемъ, такъ что нельзя было замѣтить поврежденнаго мѣста. Къ счастью, вагоны опрокинулись такъ, что солдаты успѣли вылѣзть изъ вагоновъ до появленія шайки мятежниковъ. При этомъ крушеніи вагоновъ нѣсколько солдатъ были убиты и ранены. Шайки мятежниковъ неоднократно повреждали путь и въ особенности передъ проходами поѣздовъ съ солдатами, изъ которыхъ нѣсколько каждый разъ подвергались увѣчью и даже смерти.

Первые три мѣсяца вооруженнаго польскаго возстанія ознаменовались страшными жестокостями повстанцевъ, появлявшихся шайками въ Польшѣ и западныхъ губерніяхъ съ такъ называемыми жандармами-вѣшателями. Въ этихъ жестокостяхъ принимали участіе и католическія духовныя лица.

Русское правительство дѣйствовало противъ возстанія вяло, частью въ надеждѣ, что возстаніе само собою исчахнетъ, частью не желая давать ему огласки, а также по недостатку войска въ западныхъ губерніяхъ и затруднительности зимою и въ началѣ весны преслѣдовать мятежническія шайки. Но возстаніе съ каждымъ днемъ увеличивалось. Поляки изъ моихъ сослуживцевъ, обрусѣвшіе настолько, насколько они могли обрусѣть

въ наше время, утверждали, что причиною возстанія было неудовольствіе помѣщиковъ западныхъ губерній на освобожденіе ихъ крестьянъ съ надѣломъ землею, и что если бы правительство могло отказаться отъ этой мѣры, то и возстаніе прекратилось бы. Хотя первый шагъ къ освобожденію крестьянъ былъ официально сдѣланъ дворянствомъ сѣверо-западныхъ губерній, но оно сдѣлало это по принужденію русскихъ властей и въ полной увѣренности, что послѣдствія будутъ, какъ и прежде, самыя незначительныя.

Манифестъ 19 февраля 1861 года открылъ имъ глаза, и поляки-помѣщики, будучи не въ состояніи примириться съ мыслью, что угнетаемые ими русскіе крестьяне, которыхъ они называли «bydlo» (скотомъ), сдѣлаются равноправными землевладѣльцами, немедля начали возстаніе, увѣренные, что въ Россіи начнутся по тому же поводу большія смуты и что возстаніе будетъ поддержано Франціею и другими великими державами. Надежда ихъ на возникновеніе смуты въ Россіи оказалась ошибочною: весьма незначительное число безпорядковъ не имѣло никакихъ послѣдствій Надежда же на вмѣшательство великихъ державъ осуществилась.

Австрійское правительство видимо покровительствовало повстанцамъ своими распоряженіями въ сосѣдней намъ Галиціи, а французское и англійское въ мартѣ 1863 года прислали ноты, въ которыхъ порицали мѣры, принимаемыя русскимъ правительствомъ въ Царствѣ Польскомъ, считая себя, по участію въ Вѣнскомъ конгрессѣ 1814 года, въ правѣ защищать конституцію Царства, будто бы условленную на этомъ конгрессѣ.

Такимъ образомъ, правительства двухъ наиболѣе либеральныхъ и образованныхъ европейскихъ націй дѣлались солидарными съ людьми, добивающимися права угнетать своихъ прежнихъ, нынѣ освобожденныхъ рабовъ, и противниками того правительства, которое освободило послѣднихъ, надѣливъ ихъ землею. Эти ноты, конечно, были весьма непріятны русскимъ, но онѣ не удовлетворили и поляковъ, такъ какъ въ нихъ говорилось лишь о Царствѣ Польскомъ, называемомъ поляками «конгрессовкою», а они мечтали о возобновленіи Польши въ предѣлахъ 1772 года.

Русское правительство отвѣтило на ноты весьма уклончиво, что не понравилось большей части русскихъ. Оно поступило такъ, вѣроятно, изъ опасенія новой войны съ упомянутыми двумя державами при совершенной къ ней неподготовленности. Осенью того же года русское правительство дополнило свои отвѣты Франціи и Англіи нотами, написанными съ большею энергіею, которыя признаны были важною побѣдою министра иностранныхъ дѣлъ князя Горчакова надъ дипломатіею обѣихъ державъ.

Эти энергическіе отзывы нашего кабинета были послѣдствіемъ энтузіазма, овладѣвшаго всею Россіей въ виду дипломатическаго нападенія на нее, а также невозможности флотамъ этихъ двухъ державъ, по случаю скораго наступленія зимы, дѣйствовать въ Балтійскомъ морѣ. Весною же 1863 года правительство и многіе русскіе были до того запуганы, что не надѣялись, чтобы Царство Польское могло быть удержано подъ скипетромъ Русскаго Императора.

Между прочими фактами, доказывающими эту общую панику, разскажу слѣдующее. На Страстной недѣлѣ распространился слухъ, что живущіе въ Петербургѣ поляки вырѣжутъ въ ночь на Свѣтлое Христово Воскресеніе жителей Петербурга, вслѣдствіе чего гвардейскимъ полкамъ приказано было всю ночь ходить по улицамъ Петербурга съ заряженными ружьями. Поляки не составляютъ и одного процента населенія Петербурга, и я многимъ доказывалъ нелѣпость означеннаго слуха, присовокупляя, что если одинъ полякъ оказывается сильнѣе ста русскихъ, то послѣдніе вполнѣ заслуживаютъ быть перерѣзанными. Въ проѣздъ мой ночью въ Зимній дворецъ къ заутренѣ Свѣтлаго Христова Воскресенія, я встрѣтилъ нѣсколько многочисленныхъ военныхъ патрулей.

Передъ отъѣздомъ моимъ въ Зимній дворецъ къ заутренѣ я получилъ телеграмму о безпорядкахъ на Антонопольской станціи С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги и о появленіи шайки около Динабурга. Во дворцѣ я передалъ это извѣстіе генералъ-адъютанту графу Шувалову, которому, послѣ слишкомъ годового бездѣйствія по службѣ, походившаго на немилость къ нему Государя, былъ порученъ первый военный отдѣлъ этой дороги.

Шуваловъ немедля выѣхалъ на мѣсто происшествія. Предводительствуя небольшимъ отрядомъ, онъ разбилъ мятежническую шайку, за что получилъ саблю «за храбрость» и представилъ къ разнымъ военнымъ отличіямъ бывшихъ съ нимъ въ отрядѣ и, между прочимъ, провожавшаго его по желѣзной дорогѣ, служившаго въ главномъ обществѣ ревизоромъ, Ротчева. Полагаю, что не требовалось особыхъ подвиговъ храбрости для разбитія русскимъ военнымъ отрядомъ мятежнической шайки, но отрядъ былъ подъ начальствомъ графа Шувалова, и этого было достаточно, чтобы онъ и его подчиненные получили такіе знаки военнаго отличія, которые офицерами изъ простыхъ смертныхъ не всегда получаются за дѣйствительные подвиги храбрости.

Этотъ эпизодъ подъ Динабургомъ заслуживаетъ быть разсказаннымъ. Изъ Динабурга посланъ былъ въ часть войскъ, расположенную недалеко отъ этой крѣпости, транспортъ пороха подъ прикрытіемъ весьма старыхъ инвалидовъ. Мятежническая шайка, увѣдомленная объ этомъ транспортѣ кѣмъ-то изъ крѣпости (подозрѣваютъ жену коменданта, польку по происхожденію), напала на конвойныхъ солдатъ, изъ которыхъ нѣкоторые были убиты, а другіе ранены, и завладѣла порохомъ.

Окрестные крестьяне старовѣры, узнавъ объ этомъ и о томъ, что предводительствуютъ шайкою мѣстные дворяне, отправились къ помѣщику, графу Малю, напали на его усадьбу и, забравъ нѣкоторыхъ изъ предводителей, привезли ихъ на Антонопольскую станцію для выдачи полиціи. Витебскій губернаторъ Оголинъ, бывшій воспитанникъ училища Правовѣдѣнія, по прибытіи на станцію, поздоровался съ задержанными помѣщиками и говорилъ съ ними по-французски, а съ крестьянами обращался весьма грубо, что вызвало между ними восклицаніе:

— Да ужъ одному ли Царю служимъ мы и губернаторъ?

Оголинъ, помнится мнѣ, былъ вскорѣ назначенъ губернаторомъ въ одну изъ внутреннихъ губерній. Большая часть высшихъ русскихъ чиновниковъ въ началѣ Польскаго мятежа вели себя въ подобныхъ случаяхъ такъ же, какъ и Оголинъ, а потому понятно, какъ трудно было русскому правительству справляться съ мятежомъ.

Въ началѣ марта 1863 года Мельниковъ замѣтилъ мнѣ, что я никогда не бываю при отъѣздѣ и пріѣздѣ Государя на станціяхъ жел. дорогъ.

Я объяснилъ, что Чевкинъ при этихъ случаяхъ не требовалъ моего присутствія на станціяхъ и самъ на нихъ не бывалъ, но что если Мельниковъ прикажетъ, то я буду на станціяхъ при отъѣздѣ и пріѣздѣ Государя. Мельниковъ отвѣтилъ мнѣ, что онъ не приказываетъ, потому что я, по его мнѣнію, лучше его долженъ знать этого рода приличія. Я, конечно, принялъ это за приказаніе и въ первую же поѣздку Государя на охоту за Красное Село явился на Петербургскую станцію Петергофской желѣзной дороги, гдѣ былъ и Мельниковъ, постоянно выѣзжавшій на станцію при отъѣздѣ Государя.

Когда Государь подъѣзжалъ къ станціи, Мельниковъ и я стояли вмѣстѣ подлѣ крыльца и разступились въ разныя стороны. Государь, видимо чѣмъ-то недовольный, увидѣвъ Мельникова, отвернулся отъ него, вѣроятно, въ надеждѣ никого не увидать на другой сторонѣ, но, увидя меня, наскоро поклонился и пробѣжалъ мимо. Мельниковъ и я вошли за Государемъ въ залу, въ которой ожидали его ѣхавшіе съ нимъ на охоту. Онъ, подавъ имъ руку и не останавливаясь, пошелъ на станціонную платформу и вошелъ въ вагонъ.

Кто-то изъ свиты Государя сказалъ, чтобъ поѣздъ отправлялся, не спрашивая предварительнаго соизволенія Государя, какъ это обыкновенно водилось. Когда поѣздъ тронулся, Мельниковъ и я остались вдвоемъ на станціонной платформѣ, и онъ мнѣ сказалъ:

— Какими вы и я простояли (употребилъ нецензурное слово).

Я отвѣчалъ:

— Это ваша воля быть (нецензурнымъ словомъ), а меня при этихъ отъѣздахъ болѣе не увидятъ.

И дѣйствительно, я болѣе не ѣздилъ на станцію при отъѣздахъ Государя въ одинъ изъ окрестныхъ дворцовыхъ городовъ или на охоту, но Мельниковъ продолжалъ въ этихъ случаяхъ ѣздить на станціи, хотя и сознавалъ, что это было вполнѣ безполезно. Замѣчательно, что въ тотъ день, въ который Мельниковъ и я присутствовали при отъѣздѣ Государя на охоту и отпустили его съ инспекторомъ Петербургской дороги подполковникомъ Бентковскимъ, получено было извѣстіе, что родной братъ послѣдняго, прусскій артиллерійскій офицеръ, вступилъ въ войско польскихъ повстанцевъ и получилъ въ немъ назначеніе, очень близкое къ главнокомандовавшему этимъ войскомъ Лингевичу.

17 апрѣля я получилъ Анненскую ленту. Въ 1855 году было постановлено, чтобы ордена, полученныя за военныя отличія, были носимы съ мечами и чтобы при награжденіи высшими степенями того же ордена тѣхъ лицъ, которыя имѣли низшія степени съ мечами, послѣдніе сохранялись надъ орденомъ.

Я упомянулъ въ VI главѣ «Моихъ воспоминаній», что графъ Клейнмихель приказалъ мнѣ, по выходѣ означеннаго постановленія, носить орденъ Анны 2 ст. съ короною, полученный мною за Венгерскую кампанію съ мечами, а потому я полагалъ, что мнѣ дадутъ орденъ Анны 1 ст. съ мечами надъ орденомъ, но этого въ Высочайшей грамотѣ на пожалованіе мнѣ ордена упомянуто не было.

17 апрѣля происходила закладка конно-желѣзной дороги на улицѣ, идущей у Конногвардейскаго бульвара. Князь Суворовъ, бывшій въ это время С.-Петербургскимъ военнымъ генералъ-губернаторомъ, присутствовалъ при закладкѣ и удивился, что я, будучи произведенъ въ этотъ день въ генералъ-лейтенанты, не надѣлъ третьей звѣздочки на эполеты. Я объяснилъ ему, что произведенъ не я, а мой братъ, на что Суворовъ замѣтилъ, что не слѣдовало бы мнѣ допускать, чтобы младшій братъ меня перегонялъ въ чинахъ.

Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1863 года я поѣхалъ въ Москву для осмотра дѣйствія весеннихъ водъ на сооруженія замосковныхъ желѣзныхъ дорогъ и для присутствованія на общихъ собраніяхъ акціонеровъ Московско-Рязанской и Московско-Ярославской желѣзныхъ дорогъ. Въ нѣсколькихъ мостахъ этихъ двухъ дорогъ оказались незначительныя поврежденія, которыя были немедля исправлены. На Нижегородской же дорогѣ поврежденія во многихъ построенныхъ французскими инженерами мостахъ были весьма значительны, такъ что мосты эти требовали большихъ работъ для ихъ укрѣпленія, а нѣкоторые изъ нихъ и совершенной перестройки, что и было исполнено лѣтомъ 1863 года.

Общее собраніе акціонеровъ общества Московско-Рязанской желѣзной дороги въ 1863 г. представляло ту особенность, что ко времени собранія всѣ директора правленія этого общества выбыли. Правленіе общества Саратовской жел. дороги состояло по уставу изъ четырехъ членовъ Число членовъ осталось то же и по вновь утвержденному 8 января 1863 г. уставу общества Московско-Рязанской жел. дороги. Въ 1862 г. въ члены правленія Саратовской дороги поступилъ Ѳ. В. Чижовъ, оставаясь и предсѣдателемъ правленія Московско-Ярославской жел. дороги. Онъ постоянно расходился въ мнѣніяхъ съ П. Г. фонъ-Дервизомъ, бывшимъ въ то время предсѣдателемъ правленія Саратовской, а впослѣдствіи Рязанской дороги, и въ особенности былъ недоволенъ тѣмъ, что фонъ-Дервизъ скрывалъ не только отъ акціонеровъ, но и отъ членовъ правленія предложенный имъ способъ реализаціи капитала, потребнаго для постройки дороги отъ Коломны до Рязани.

Ко времени общаго собранія выбыли по разнымъ случаямъ два члена правленія и оставались фонъ-Дервизъ и Чижовъ.

Первый изъ нихъ передъ самымъ собраніемъ прислалъ заявленіе о выходѣ изъ членовъ правленія, такъ что собраніемъ, съ согласія Чижова, рѣшено было избрать вновь всѣхъ четырехъ членовъ правленія. Дервизъ былъ избранъ почти единогласно, а Чижовъ не попалъ въ число четырехъ членовъ. Ясно было, что большая часть акціонеровъ находится въ зависимости отъ Дервиза и что Чижову, которому это было извѣстно, слѣдовало впередъ отказаться отъ избранія.

Чижовъ, баллотируясь въ члены правленія, не преслѣдовалъ своихъ выгодъ, а хотѣлъ быть полезнымъ обществу; Дервизъ же, конечно, думалъ о собственныхъ выгодахъ.

Я уже говорилъ, что ноты Франціи и Англіи, присланныя нашему правительству въ защиту поляковъ, и заявленія послѣднихъ о присоединеніи къ Польшѣ нашихъ западныхъ губерній перемѣнили воззрѣніе общественнаго мнѣнія въ Россіи на польское возстаніе.

Во вральной комнатѣ Московскаго англійскаго клуба, гдѣ я бывалъ почти ежедневно, слѣдовали этому общему направленію. Въ бытность мою въ Москвѣ въ апрѣлѣ 1862 года въ этой комнатѣ много говорили о проектѣ возстановленія курса нашихъ кредитныхъ билетовъ посредствомъ продажи хранившейся въ обезпеченіе этихъ билетовъ золотой монеты, уменьшая каждые два мѣсяца стоимость ея въ отношеніи кредитныхъ билетовъ.

Эта мысль принадлежала бывшему тогда помощникомъ управляющаго государственнымъ банкомъ Евгенію Ивановичу Ламанскому, который передъ самымъ моимъ пріѣздомъ въ Москву провелъ въ ней нѣсколько дней. Бывая каждый вечеръ во вральной комнатѣ, онъ старался доказать благія послѣдствія своего проекта. Но его краснорѣчіе не помогло: проектъ его былъ дурно принятъ, и ему предсказывали, и словесно и въ періодическихъ изданіяхъ, несостоятельность его предположенія и вредныя его послѣдствія. Правительство однако же приняло проектированную мѣру и предсказанія сбылись: осенью 1863 года, когда мы потеряли на этомъ размѣнѣ болѣе 100 милліоновъ рублей и принуждены были его прекратить, курсъ нашего кредитнаго рубля упалъ въ одинъ день на 8% и долго продолжалъ еще падать, такъ что было время, въ которое рубль былъ ниже металлическаго на 35%.

Чевкинъ, по увольненіи его отъ должности главноуправляющаго путями сообщенія, передъ своимъ отъѣздомъ за границу, просилъ меня собрать сколь возможно болѣе техническихъ и статистическихъ свѣдѣній относительно направленія, по которому можно было бы устроить желѣзную дорогу между Одессою и Балтою, что мною и было исполнено. Убѣжденный въ томъ, что въ Россіи не будетъ строиться желѣзныхъ дорогъ,

пока не возвысится курсъ нашего кредитнаго рубля, Чевкинъ надѣялся, что будетъ сдѣлано исключеніе для этого направленія, по которому устройство желѣзной дороги онъ считалъ крайне необходимымъ и надѣялся, во время пребыванія своего за границею, найти лицъ, которыя предпримутъ это устройство, не обременяя ничѣмъ государственнаго казначейства, если оно само не найдетъ нужныхъ для этого средствъ.

Въ январѣ разнесся слухъ, что, вслѣдствіе отказа Мельникова опредѣлить среднюю стоимость версты желѣзной дороги, Государь, по предложенію министра финансовъ Рейтерна и по ходатайству вновь назначеннаго Новороссійскаго генералъ-губернатора, генералъ-адъютанта Павла Евстафьевича Коцебу (нынѣ графъ), 15 января 1861 года разрѣшилъ устройство на казенныя деньги желѣзной дороги между Одессою и Парканами на р. Днѣстрѣ поручить барону Унгернъ-Штернбергу, бывшему Эстляндскому губернскому предводителю дворянства, который брался по какому-то американскому способу строить на югѣ желѣзныя дороги весьма дешево. Полагая начать постройку между Одессою и Парканами, онъ назначалъ на устройство этой дороги, какъ тогда говорили, не болѣе 25.000 руб. на версту при уступкѣ ему шпалъ и рельсовъ, заготовленныхъ въ Ѳеодосіи главнымъ обществомъ желѣзныхъ дорогъ. Распорядительная и хозяйственная части ввѣрялись Унгернъ-Штернбергу подъ наблюденіемъ Коцебу, такъ что вѣдомству путей сообщенія предоставлялось наблюденіе собственно по технической части, посредствомъ инспектора, подчиненнаго генералу Коцебу. Я не помню, чтобы означенное Высочайшее повелѣніе было объявлено во всеобщее извѣстіе, но слухи о немъ были очень непріятно встрѣчены въ вѣдомствѣ путей сообщенія.

Я упомянулъ выше, что 21 марта 1863 года былъ утвержденъ уставъ общества Одессо-Кіевской дороги По этому уставу предоставлена ему вѣтвь этой дороги до Парканъ на Днѣстрѣ, что, казалось, противорѣчило повелѣнію о передачѣ устройства дороги отъ Одессы до Парканъ Унгернъ-Штернбергу: тогда не было извѣстно, что учредителямъ общества Одессо-Кіевской дороги было объявлено, что разрѣшенная постройка дороги отъ Одессы до Парканъ будетъ продолжаема на казенныя средства, а произведенныя на ней работы будутъ переданы обществу по его образованіи. Слухи объ отдачѣ дороги Унгернъ-Штернбергу подтвердились тѣмъ, что 30 того же марта было объявлено военнымъ министромъ Высочайше утвержденное 24 марта положеніе о четырехъ рабочихъ ротахъ при Одессо-Парканской желѣзной дорогѣ, командиру которыхъ поставлено въ обязанность состоять въ полномъ распоряженіи главнаго директора дороги.

Такимъ образомъ въ первый разъ явилось названіе означенной дороги и титулъ ея главнаго директора, никогда не признававшійся въ вѣдомствѣ путей сообщенія. Унгернъ-Штернбергъ же на бланкахъ своихъ бумагъ называлъ себя, не знаю на какомъ основаніи, главнымъ директоромъ желѣзныхъ дорогъ южнаго края. Впослѣдствіи, когда общество Одессо-

Кіевской дороги заявило, несмотря на значительность гарантіи правительства, что оно не можетъ собрать капитала, и было 3 мая 1864 года объявлено несостоявшимся, устройство желѣзной дороги отъ Одессо-Парканской линіи до Балты поручено, по ходатайству Коцебу, тому же Унгернъ-Штернбергу. Унгернъ-Штернбергъ строилъ дорогу дурно и употребилъ на ея устройство почти втрое болѣе денегъ противъ того, что имъ было назначено. Объ его постройкахъ было помѣщено въ періодическихъ изданіяхъ много статей, изъ которыхъ наиболѣе замѣчательною и ѣдкою была статья Н. И. Липина, назвавшаго способъ постройки желѣзныхъ дорогъ, заявленный Унгернъ-Штернбергомъ, не «Американскимъ», а «Ревельскимъ». Самою же дѣльною была большая статья одного молодого русскаго инженера Селиванова, служившаго при устройствѣ Одессо-Балтской дороги. Понятно, что онъ былъ уволенъ Унгернъ-Штернбергомъ, но не понятно, почему онъ подвергся гнѣву Мельникова и вообще правительства.

Впрочемъ, Мельниковъ, допустившій по своей слабости и желанію угодить высокопоставленнымъ лицамъ, постройку дороги на казенныя средства чрезъ Унгернъ-Штернберга почти безъ вліянія вѣдомства путей сообщенія, по тѣмъ же причинамъ дѣлалъ разныя послабленія и при производствѣ работъ. Осматривая работы, онъ нашелъ въ нихъ разныя неисправности, но чтобы не ссориться съ Коцебу и другими покровителями Унгернъ-Штернберга, отзывался уклончиво объ этихъ неисправностяхъ. Онъ назначилъ инспекторомъ дороги отъ правительства вызваннаго имъ изъ отставки инженера Сергѣя Семеновича Корсакова.

Корсакову дано было значительное содержаніе по этому мѣсту. Впослѣдствіи Коцебу далъ ему еще мѣсто по строительной части въ Одессѣ также съ хорошимъ содержаніемъ. Корсаковъ хотя и былъ извѣстенъ за честнаго человѣка, но, поставленный въ двусмысленное положеніе относительно его подчиненности главноуправляющему путями сообщенія и Новороссійскому генералъ-губернатору, покровителю и, по словамъ многихъ, соучастнику въ дѣлахъ Унгернъ-Штернберга,—желая удержать за собою мѣсто въ Одессѣ, гдѣ служилъ и его тесть, дѣйствовалъ уклончиво. При назначеніи его инспекторомъ, онъ былъ подчиненъ мнѣ по званію моему главнаго инспектора, но, несмотря на мои неоднократныя требованія, доставляемыя имъ свѣдѣнія о производившихся работахъ были весьма неполны. Вслѣдствіе покровительства Мельникова Корсакову, я не могъ отъ него добиться болѣе точныхъ свѣдѣній. Это побудило меня заявить Мельникову, что Корсакова подчинили мнѣ неправильно, такъ какъ дорога, на которой онъ состоитъ инспекторомъ, строилась на казенныя средства, и потому просилъ изъять ее изъ-подъ наблюденія главнаго инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, на что Мельниковъ изъявилъ согласіе.

По возвращеніи Чевкина изъ-за границы, я ему передалъ странное положеніе, въ которое было поставлено производство Одессо-Балтской жел. дороги. Чевкинъ мнѣ отвѣтилъ, что производство работъ этимъ спосо-

бомъ было, передъ его отъѣздомъ за границу, предложено имъ Рейтерну и что это предложеніе онъ основывалъ на моихъ же завѣреніяхъ о томъ, что казенныя постройки производятся дурно и дорого, вслѣдствіе ихъ зависимости отъ департаментовъ министерства, и что необходимо строителю жел. дороги дать большія права. Къ этому онъ присовокупилъ, что подобнымъ строителемъ онъ предполагалъ кого-либо изъ нашихъ лучшихъ, испытанныхъ по знанію и честности, инженеровъ, и ему въ голову не могло придти, что изберутъ въ строители человѣка, ничего не знающаго въ постройкѣ жел. дорогъ и сверхъ того хвастуна и шарлатана.

24 апрѣля 1863 г. я праздновалъ свою серебряную свадьбу. Обѣдало у насъ болѣе 25 человѣкъ и въ томъ числѣ двѣ родныя мои тетки: Надежда и Прасковья Андреевны съ ихъ мужьями, и бывшій моимъ шаферомъ Александръ Лаврентьевичъ Варнекъ, жившій послѣ отставки въ Петербургѣ. Онъ служилъ директоромъ государственнаго заемнаго банка, и я, въ мои поѣздки изъ Нижняго-Новгорода и Москвы въ Петербургъ, часто бывалъ у него. По переѣздѣ же нашемъ въ этотъ городъ, мы часто видались: жена моя особенно любила этого во всѣхъ отношеніяхъ достойнаго человѣка и пріятнаго собесѣдника. Онъ скончался въ 1872 г. Русскій въ душѣ, онъ хотѣлъ принять православіе, но сильно заболѣлъ въ тотъ самый день, когда назначено было муропомазаніе.

1-го мая въ бытность мою въ Нижнемъ-Новгородѣ я получилъ телеграмму моей жены отъ 30 апрѣля, въ которой она извѣщала меня, что Пелагея Васильевна Муравьева (жена Михаила Николаевича) просила ее телеграфировать, чтобы я немедля воротился въ Петербургъ. Я терялся въ догадкахъ о значеніи этой телеграммы. Въ «Моихъ воспоминаніяхъ» неоднократно было упомянуто объ отношеніяхъ моихъ къ Муравьевымъ. По пріѣздѣ въ Петербургъ въ 1861 г. я довольно часто посѣщалъ ихъ 1 января 1862 г. я заѣхалъ поздравить Муравьева съ новымъ годомъ и засталъ его принимающимъ чиновниковъ подвѣдомственныхъ ему министерства государственныхъ имуществъ, департамента удѣловъ и межевой части, изъ которыхъ съ первыми онъ прощался по случаю воспослѣдовавшаго увольненія его отъ званія министра. По случаю завѣдыванія Муравьева тремя вѣдомствами нашъ лондонскій публицистъ Герценъ напечаталъ въ своемъ «Колоколѣ», что Муравьевъ, при поѣздкѣ по Россіи, получалъ прогонныя деньги по всѣмъ тремъ вѣдомствамъ, и назвалъ его «трехпрогоннымъ министромъ».

Я не имѣлъ случая провѣрить справедливость этого, но знаю, что прежніе министры государственныхъ имуществъ испрашивали особыя суммы на расходы при поѣздкахъ, а Муравьевъ ихъ не испрашивалъ. Тѣмъ не менѣе онъ не пользовался репутаціей безкорыстнаго человѣка, какимъ слылъ и былъ его старшій братъ Николай.

М. Н. Муравьевъ, пройдя чрезъ многія невзгоды, помирился съ существующимъ порядкомъ и полюбилъ жизненныя удобства. Публика, зная его бѣднымъ человѣкомъ, по роду его жизни въ бытность

министромъ полагала, что онъ получаетъ неправильные доходы по министерству.

Дѣйствительно, до этого времени Муравьевъ жилъ бѣдно, но начавъ получать весьма большое содержаніе, особливо по должности предсѣдателя департамента удѣловъ, въ домѣ котораго имѣлъ большое помѣщеніе, онъ могъ жить роскошнѣе. Конечно, для того, чтобы не потерять выгодъ по службѣ, онъ угождалъ сильнымъ міра. Такъ, несмотря на неоднократныя обиды, претерпѣнныя имъ отъ бывшаго въ фаворѣ у Императора Николая графа Клейнмихеля, онъ не упускалъ случая угодить послѣднему, хотя принадлежалъ къ противной ему партіи. Послѣ смерти министра удѣловъ графа Льва Алексѣевича Перовскаго, министерство удѣловъ было присоединено къ министерству двора въ видѣ департамента, котораго предсѣдателемъ назначенъ Муравьевъ, бывшій до того только главнымъ директоромъ межевого корпуса. Съ назначеніемъ Муравьева министромъ государственныхъ имуществъ, онъ сохранилъ и обѣ прежнія должности, а такъ какъ назначеніе казенныхъ земель и арендъ, жалуемыхъ Государемъ, зависитъ отъ министра государственныхъ имуществъ, то Муравьевъ сумѣлъ назначить, при пожалованіи земель графу А. В. Адлербергу, сыну тогдашняго министра двора и удѣловъ, наилучшія земли, а когда министръ двора и удѣловъ исходатайствовалъ Муравьеву весьма значительное число десятинъ земли за службу его по званію предсѣдателя департамента удѣловъ, то, конечно, онъ, какъ министръ государственныхъ имуществъ, избралъ для себя наилучшія земли. Все это весьма неблаговидно, но, къ сожалѣнію, свойственно, если не всѣмъ, то большей части нашихъ сановниковъ Люди же, подобные брату Муравьева, Николаю Николаевичу, были весьма рѣдкимъ исключеніемъ.

Живя въ такой испорченной средѣ, достаточно оставаться строгимъ къ самому себѣ и снисходительно смотрѣть на подобныя продѣлки другихъ лицъ Вотъ почему я, видя въ Муравьевѣ умнаго и энергичнаго человѣка, продолжалъ мои хорошія къ нему отношенія.

Муравьевъ провелъ лѣто 1862 г. въ Германіи, гдѣ лечился минеральными водами, а по возвращеніи въ Петербургъ искалъ, какъ увѣряли, имѣть лично докладъ у Государя по департаменту удѣловъ, но, по нерасположенію къ нему Государя, не достигъ этого и затѣмъ оставилъ всѣ свои должности, сохранивъ только званіе члена Государственнаго Совѣта. Въ зиму 1862—1863 г. онъ купилъ домъ на Сергіевской улицѣ, въ который полагалъ переѣхать съ наступленіемъ лѣтняго времени. Въ эту зиму я у него часто обѣдалъ Мы неоднократно обсуждали Польское возстаніе, и онъ постоянно говорилъ, что намъ и думать нечего объ удержаніи Царства Польскаго, а надо употребить всѣ средства къ удержанію нашихъ западныхъ губерній, въ которыхъ большая часть образованнаго сословія состоитъ изъ лицъ польскаго происхожденія.

По моемъ возвращеніи изъ Нижняго-Новгорода, я узналъ, что 1 мая Муравьевъ назначенъ начальникомъ Сѣверо-западнаго края, т. е., Витеб-

ской, Минской, Могилевской, Виленской, Ковенской и Гродненской губерній. Онъ мнѣ объяснилъ, что, до полученія оффиціальнаго назначенія, онъ послалъ черезъ мою жену телеграмму ко мнѣ съ просьбою скорѣе прибыть въ Петербургъ, такъ какъ ему необходимы разныя свѣдѣнія по С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ, а неоднократные его разговоры со мною о необходимости энергическихъ мѣръ въ Сѣверо-западномъ краѣ, въ которомъ ему никогда въ голову не приходило быть начальникомъ, служатъ ему доказательствомъ, что я буду ему усерднымъ помощникомъ въ дѣлѣ прекращенія мятежа.

Съ того времени мы видались почти каждый день до отъѣзда Муравьева въ Вильну. Убійства изъ-за угла поляками-изувѣрами русскихъ чиновниковъ подали поводъ къ принятію мѣръ для безопаснаго проѣзда Муравьева, безъ всякаго съ его стороны въ этомъ участія. Я приказалъ ко дню отъѣзда Муравьева приготовить вагонъ, въ которомъ я обыкновенно инспектировалъ дорогу, и распустилъ слухъ, что проѣду по дорогѣ до его выѣзда. По прибытіи же Муравьева на станцію жел. дороги, я посадилъ его въ этотъ вагонъ и приказалъ жандармскимъ офицерамъ провожать его каждому по своей дистанціи и, не спуская съ него глазъ, оберегать отъ всякой опасности. Я не могъ самъ проводить Муравьева, такъ какъ онъ выѣхалъ 14 мая, а на другой день я долженъ былъ присутствовать въ общемъ собраніи акціонеровъ главнаго общества жел. дорогъ, по должности главнаго инспектора и въ качествѣ представителя правительственныхъ акцій. Муравьевъ по болѣзни не могъ ѣздить въ вагонахъ иначе, какъ сидя на особаго рода качалкѣ, которая и была прикрѣплена на скамейкѣ вагона.

16 мая наканунѣ моего отъѣзда въ Вильну, я провелъ вечеръ у П. В. Муравьевой, которая только черезъ нѣсколько времени собиралась переѣхать къ мужу въ Вильну. Все время сидѣлъ съ нами Н. Н. Муравьевъ (Карскій). Вслѣдствіе вышеупомянутыхъ нотъ великихъ державъ, ожидали войны, а потому предположено было сформировать двѣ арміи, командованіе которыми поручить графу Лидерсу и Н. Н. Муравьеву. Съ этою цѣлію они оба были вызваны въ Петербургъ. Послѣдній, послѣ того, что я простился съ П. В. Муравьевой, провожалъ меня до передней, что меня весьма удивило, такъ какъ подобная вѣжливость не была въ его обычаѣ.

Передъ самой передней онъ мнѣ сказалъ, чтобы я передалъ его брату, что онъ попрежнему сидитъ у моря и ждетъ погоды и не знаетъ, когда и чѣмъ кончится его пребываніе въ Петербургѣ. Къ этому онъ прибавилъ, что, зная своего брата, онъ увѣренъ, что послѣдній будетъ бравировать опасностями, а потому просилъ меня посовѣтовать ему быть осторожнѣе, потому что если какой-нибудь изувѣръ-полякъ его убьетъ, то Россія много проиграетъ въ польскомъ дѣлѣ. Я отвѣчалъ, что вполнѣ раздѣляю его мнѣніе, однако же, несмотря на хорошія мои отношенія къ М. Н. Муравьеву, не позволю себѣ давать ему совѣта, какъ вести себя съ поляками. На это Н. Н. Муравьевъ возразилъ:

— Передайте ему этотъ совѣтъ отъ его старшаго брата.

Идя по Вильнѣ изъ гостиницы, въ которой я остановился, въ занимаемый М. Н. Муравьевымъ генералъ-губернаторскій домъ, я замѣтилъ въ городѣ чрезвычайную перемѣну. Мѣсяца за два виленскіе обыватели имѣли мрачный видъ. Встрѣчавшіеся со мною, въ особенности женщины и духовныя лица, не давали прохода по тротуарамъ, бросали презрительные взгляды и толкали меня. Теперь же лица сдѣлались веселѣе, всѣ, и въ особенности духовныя лица, давали мнѣ свободный проходъ, даже сходили съ тротуара и низко мнѣ кланялись.

Муравьевъ пріѣхалъ въ Вильну 16-го мая, только за два дня до меня, и не могъ успѣть показать свою энергію. Но имя его было страшно полякамъ еще со времени возстанія 1831 года и имъ памятны были его энергическія дѣйствія, когда онъ былъ Гродненскимъ губернаторомъ.

Назначеніе его главнымъ начальникомъ Сѣверо-западнаго края показало полякамъ, что русское правительство не будетъ болѣе оказывать снисхожденія мятежникамъ, и многіе изъ нихъ отрезвились. Въ пріемной залѣ Муравьева я засталъ болѣе двадцати поляковъ, въ разныхъ мундирахъ, съ прошеніями и докладными записками въ рукахъ, его адъютанта и молодого гражданскаго чиновника. Муравьевъ выслалъ мнѣ сказать, что онъ меня приметъ послѣ выхода поляковъ. Войдя, онъ послѣ обычнаго поклона, подходилъ къ каждому изъ поляковъ и по ихъ прошеніямъ давалъ немедленныя рѣшенія, а нѣкоторыя изъ прошеній передавалъ адъютанту, обѣщая ихъ подробно разсмотрѣть.

По выходѣ поляковъ, онъ позвалъ меня въ свой кабинетъ, гдѣ я ему не медля передалъ совѣтъ брата его быть осторожнѣе, присовокупивъ съ своей стороны, что я самъ только что былъ свидѣтелемъ его неосторожности въ обращеніи съ поляками. Онъ отвѣчалъ мнѣ:

— Братъ мой большой чудакъ Неужели онъ и вы хотите, чтобы я прятался отъ поляковъ и тѣмъ выказывалъ имъ свою боязнь? Но это и невозможно для начальника края: какое право имѣетъ онъ не выслушивать просьбъ обывателей? Впрочемъ, пусть братъ будетъ покоенъ на мой счетъ: если въ первые два дня моего здѣсь пребыванія не нашлось изувѣра, чтобы убить меня, то его не найдется и впослѣдствіи.

Мы занялись немедля разсмотрѣніемъ разныхъ мѣръ, необходимыхъ для упроченія безопасности движенія по С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ. Между прочими мѣрами предполагалось вырубить лѣса по обѣ стороны дороги по ширинѣ въ 150 саж. съ тѣмъ, чтобы затруднить мелкимъ мятежническимъ шайкамъ поврежденіе дорожнаго пути.

Муравьевъ сказалъ мнѣ, что для разработки подробностей исполненія этой мѣры онъ пришлетъ ко мнѣ военныхъ офицеровъ, и просилъ для того же пригласить мѣстныхъ инженеровъ путей сообщенія, а за обѣдомъ, къ которому онъ меня пригласилъ, передать о результатахъ нашего совѣщанія. Вскорѣ прибыли ко мнѣ, между прочими, генеральнаго штаба полковникъ Свѣчинъ и начальникъ отдѣленія по ремонту пути отъ Дина-

бурга до Порѣчья инженеръ путей сообщенія Иванъ Семеновичъ Кологривовъ. Всѣ собравшіеся у меня были люди русскіе, между тѣмъ они выказывали явное неудовольствіе на Муравьева: живя въ средѣ польскихъ дворянъ, подчиняясь ихъ псевдо-либеральному направленію, они ополячились. Сверхъ того, многіе изъ нихъ опасались извѣстной строгости Муравьева и, вслѣдствіе ея, потери своихъ мѣстъ, въ особенности за снисходительное ихъ воззрѣніе на продѣлки мятежниковъ.

По планамъ мѣстности, по которой проходитъ дорога, лѣса оказались на весьма значительномъ протяженіи, и мои собесѣдники полагали, что по малому числу войскъ въ Сѣверо-западномъ краѣ не достанетъ средствъ для вырубки столь значительнаго количества лѣса, за который придется еще заплатить большія суммы.

Заявивъ, что воля начальника края въ военное время должна быть выполнена, я немедля послалъ благонадежныхъ инженеровъ путей сообщенія повѣрить планы лѣсныхъ пространствъ между Динабургомъ и ст. Лапы и между ст. Ландварово и Ковно съ мѣстностію и поручилъ имъ о послѣдствіяхъ своего осмотра представить мнѣ при обратномъ моемъ проѣздѣ черезъ Вильну. За обѣдомъ я передалъ Муравьеву о высказанныхъ на совѣщаніи опасеніяхъ по вырубкѣ лѣса. Онъ отвѣтилъ, что всѣ землевладѣльцы болѣе или менѣе участвовали въ возстаніи и потому принимаемая мѣра по порубкѣ лѣсовъ послужитъ имъ наказаніемъ, а на счетъ недостатка рукъ для вырубки лѣсовъ присовокупилъ:

— Если некѣмъ будетъ вырубить лѣса, я ихъ сожгу.

По осмотру инженеровъ оказалось, что почти половина дороги идетъ лѣсами, но въ вырубкѣ ихъ не представилось затрудненій: мѣстные крестьяне за незначительную плату вырубили ихъ и окончили эту работу къ осени. Многіе находили эту мѣру и несправедливою и безполезною, и въ томъ числѣ бывшій въ то время Гродненскимъ военнымъ губернаторомъ графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій (впослѣдствіи бывшій исправляющимъ должность министра путей сообщенія), но я не раздѣляю ихъ мнѣнія: движеніе по жел. дорогѣ необходимо было сдѣлать безопаснымъ, и упомянутая мѣра для достиженія этой цѣли была необходима. Эта мѣра была предписана къ исполненію и на протяженіи дороги въ Царствѣ Польскомъ, но тамъ осенью еще не было приступлено къ ея исполненію. Генералъ-адъютантъ графъ Ѳеодоръ Ѳеодоровичъ Бергъ, назначенный намѣстникомъ въ Царствѣ по вызовѣ изъ Варшавы великаго князя Константина Николаевича, писалъ къ Мельникову, что до вырубки лѣсовъ слѣдуетъ произвести ихъ оцѣнку. Ему было объявлено Высочайшее повелѣніе, чтобы онъ немедля распорядился вырубкою лѣсовъ, не ожидая ихъ оцѣнки, которая могла быть произведена и по вырубкѣ. Гораздо позже состоялось новое Высочайшее повелѣніе, чтобы за лѣса, вырубленные около дороги въ Царствѣ Польскомъ, ничего не платить по случаю возстанія. Чтобы показать, какъ часто Поляки портили жел. дорогу, скрываясь въ окружающихъ ее лѣсахъ, приведу слѣдующее. Въ быт-

ность мою въ Варшавѣ, въ маѣ 1863 года, я получилъ телеграмму о поврежденіи поляками рельсоваго пути и немедля выѣхалъ въ Вильну. Поврежденное мѣсто къ моему проѣзду было уже исправлено. Немедля по прибытіи въ Вильну я снова получилъ телеграмму о поврежденіи пути вблизи прежняго поврежденія. Я возвратился, чтобы наблюсти за скорѣйшимъ исправленіемъ поврежденія, но по дорогѣ получилъ извѣщеніе, что оно исправлено.

Въ Варшавѣ поляки все еще надѣялись на успѣхъ возстанія. Этотъ духъ поддерживался въ нихъ не достаточно энергическими и даже казавшимися двусмысленными мѣрами намѣстника въ Царствѣ, а также ходившими слухами объ участіи, оказываемомъ полякамъ его женою.

Намѣстникъ былъ очень недоволенъ Муравьевымъ, и несогласіе въ ихъ направленіяхъ много вредило дѣйствіямъ послѣдняго. Поляки продолжали въ Варшавѣ гордо и презрительно смотрѣть на Русскихъ и производить разныя неистовства какъ въ этомъ городѣ, такъ и въ другихъ мѣстностяхъ Царства. Кербедза я не засталъ въ Варшавѣ; я встрѣтился съ нимъ на Виленской станціи при обратномъ моемъ проѣздѣ черезъ Вильну. Онъ мнѣ говорилъ, что настоящія дѣйствія русскаго правительства дѣлаютъ невозможнымъ примиреніе поляковъ съ Россіею, что русскіе солдаты безчинствуютъ такъ, что онъ, изъ опасенія подвергнуться ихъ безчинствамъ, не выѣзжалъ изъ Варшавы для осмотра управляемыхъ имъ путей сообщенія въ Царствѣ. Я отвѣчалъ ему, что слуху о безчинствахъ нашихъ солдатъ не вѣрю, а неистовства, произведенныя жандармами-вѣшателями и другими поляками не подлежатъ сомнѣнію, и что русскому генералу нечего опасаться русскихъ солдатъ, которые всегда оказали бы должное уваженіе къ носимому имъ военному мундиру.

Во время моей поѣздки изъ Вильны въ Варшаву была совершена первая смертная казнь надъ Сѣраковскимъ. Онъ служилъ капитаномъ генеральнаго штаба въ русской службѣ. Состоя на хорошемъ счету у военнаго министра, онъ по Высочайшему повелѣнію былъ посланъ послѣднимъ во Францію, причемъ снабженъ на путевыя издержки довольно значительною суммою. Онъ былъ представленъ къ Свѣтлому Христову Воскресенію въ подполковники и не произведенъ только потому, что все производство по военному вѣдомству было отложено до 17-го апрѣля Въ промежутокъ этого времени сдѣлалось извѣстнымъ, что онъ предводительствуетъ мятежнической шайкой. Когда эта шайка была настигнута русскимъ отрядомъ, онъ при схваткѣ убилъ изъ револьвера схватившаго его солдата, но когда увидалъ, что не можетъ избавиться отъ плѣна, бросивъ револьверъ, сказалъ, что сдается на основаніи манифеста, выданнаго въ Свѣтлое Христово Воскресеніе.

Въ этомъ манифестѣ объявлялось Всемилостивѣйшее прощеніе тѣмъ полякамъ, которые до 1-го наступающаго мая заявятъ покорность русскому правительству. Понятно, что этотъ манифестъ не могъ относиться къ предводительствовавшему мятежническою шайкою офицеру русской

службы, схваченному съ оружіемъ въ рукахъ, и къ убійцѣ. Военный судъ приговорилъ его къ повѣшенію. Муравьевъ утвердилъ приговоръ, который и былъ приведенъ въ исполненіе. Было много искательствъ о смягченіи приговора и, между прочимъ, отъ министра внутреннихъ дѣлъ Валуева. Говорили даже, что было дано повелѣніе о пріостановленіи приговора, но что депешу, извѣщающую объ этомъ, Муравьевъ распечаталъ послѣ его исполненія.

Молодая вдова Сѣраковскаго, при возвращеніи моемъ изъ Вильны въ Петербургъ, ѣхала отъ Динабурга въ одномъ поѣздѣ со мною. Несмотря на болѣзнь, доходившую до того, что ее носили изъ вагона на станцію въ креслахъ, она казалась очень красивою женщиною. По совершеніи казни надъ Сѣраковскимъ, многіе поляки присмирѣли, а въ Европѣ увидали, что энергичные люди есть между русскими сановниками.

Положеніе Муравьева въ Вильнѣ было весьма трудное. Ему приходилось тамъ бороться не съ одною польскою интригою. Извѣстно, что онъ не пользовался расположеніемъ Государя, который, по указанію генералъ-адъютанта Зеленаго, назначилъ его начальникомъ Сѣверо-западнаго края за неимѣніемъ кого-либо, достаточно на это способнаго. Большая часть лицъ, окружающихъ Государя, и въ томъ числѣ министръ внутреннихъ дѣлъ Валуевъ, ненавидѣли Муравьева и при всякомъ случаѣ выказывали свою ненависть Они, равно какъ и всѣ либералы, кричали про него, что онъ дикій звѣрь.

Я уже говорилъ, до какой степени были недовольны его назначеніемъ служившіе въ этомъ краѣ, которые поэтому дурно ему содѣйствовали. Нельзя же было перемѣнить всѣхъ мѣстныхъ чиновниковъ и весьма сомнительно, чтобы новые были лучше прежнихъ. Нельзя даже было найти хорошаго непосредственнаго помощника Муравьеву. Въ эту должность назначили сначала генералъ-адъютанта Крыжановскаго (впослѣдствіи Оренбургскаго генералъ-губернатора), который хвалился публично, что скоро замѣнитъ Муравьева; потомъ генералъ-адъютанта Фролова (впослѣдствіи сенатора), человѣка съ нехорошей репутаціей по карточной игрѣ; и наконецъ, Свиты Его Величества генералъ-маіора Потапова (впослѣдствіи шефа жандармовъ), большого интригана, противодѣйствовавшаго Муравьеву. Неудовольствіе къ послѣднему высказывалось многими высшими сановниками при торжественныхъ случаяхъ; такъ, между прочимъ, С.-Петербургскій военный генералъ-губернаторъ князь Суворовъ на обѣдѣ, данномъ по случаю открытія вновь выстроенныхъ лавокъ Щукина и Апраксина дворовъ, вмѣсто погорѣвшихъ въ 1862 году, громко при всѣхъ назвалъ Муравьева звѣремъ-разбойникомъ.

Несмотря на всѣ противодѣйствія, Муравьевъ усмирилъ Сѣверо-западный край, а это усмиреніе имѣло сильное вліяніе на уменьшеніе безпорядковъ въ Польшѣ и на взглядъ на польское возстаніе Франціи и Англіи, которыя болѣе въ него не вмѣшивались. Нѣтъ сомнѣнія, что въ этомъ отношеніи Россія много обязана дѣйствіямъ Муравьева.

Въ зиму 1862—1863 года я получилъ бумагу, въ которой извѣщали меня, что Государю угодно, чтобы я принялъ на себя главное наблюденіе за строющимся въ Новочеркасскѣ водопроводомъ, оставаясь при занимаемой мною должности. Государь поручилъ военному министру спросить моего согласія на это назначеніе. Это необычное обращеніе Государя поставило меня въ затруднительное положеніе: я вовсе не желалъ отвѣчать за дѣйствія строителей, находящихся въ такомъ отдаленіи отъ моего мѣстопребыванія, и трудиться безъ всякаго вознагражденія. Полагая отказаться, я справлялся въ канцеляріи военнаго министра, какъ удобнѣе высказать мой отказъ, но тамъ мнѣ растолковали, что въ полученной мною бумагѣ значится Высочайшее повелѣніе, отъ котораго я не имѣю права отказаться, а вопросъ о моемъ согласіи есть только вѣжливый способъ объявленія мнѣ означеннаго повелѣнія; относительно же вознагражденія за труды находили нужнымъ, чтобы мой непосредственный начальникъ Мельниковъ, опредѣливъ сумму вознагражденія, сообщилъ о ней военному министру, который и представитъ ее на утвержденіе Государя.

Вслѣдствіе этого я донесъ Мельникову о моей готовности исполнить возлагаемое на меня Государемъ порученіе и просилъ о назначеніи за мои труды вознагражденія. Мельниковъ, по прочтеніи моего рапорта, спросилъ меня, какое я полагаю получить вознагражденіе, и на мой отвѣтъ—по 3.000 р. годового содержанія во время постройки водопровода, отвѣчалъ:

— Ну, пусть будетъ по 3.000 р. въ годъ.

Вскорѣ это содержаніе было Высочайше утверждено, и я въ продолженіе трехъ лѣтъ получалъ эту сумму за мое участіе въ устройствѣ Новочеркасскаго водопровода, который не отнималъ у меня много времени. Лишившись по открытіи Троицкой дороги годового содержанія въ 4.500 р., по званію директора-техника правленія этой дороги, полученіе содержанія по Новочеркасскому водопроводу было очень кстати для поддержанія возможности жить въ Петербургѣ.

Съ 1 января 1863 года мой годовой приходъ состоялъ изъ этихъ 3.000 р., изъ содержанія моего по званію главнаго инспектора частныхъ жел. дорогъ 6.700 р. и процентовъ съ моего капитала, составлявшихъ 1.000 р. Крестьяне имѣнія жены моей попрежнему продолжали не платить оброка. Означенными 10.700 р. въ годъ было бы весьма трудно жить въ Петербургѣ, если бы жена моя не старалась дѣлать возможныя сбереженія.

Въ концѣ мая 1863 года Мельниковъ сказалъ мнѣ, что Донскіе казаки дѣлаютъ разные безпорядки на Грушевской жел. дорогѣ, не состоявшей въ моей инспекціи, такъ какъ она строилась на счетъ суммъ войска Донского, что военный министръ Милютинъ находитъ нужнымъ для ихъ разслѣдованія и прекращенія послать компетентное лицо изъ инженеровъ путей сообщенія и проситъ, въ случаѣ моего согласія, назначить меня. Я отвѣчалъ Мельникову, что дамъ отвѣтъ по разсмотрѣніи переписки по означенному предмету.

Изъ этой переписки я узналъ, что Донскіе казаки, недовольные постройкой жел. дороги, поглотившей ихъ общественный капиталъ и затѣянной прежнимъ атаманомъ генералъ-адъютантомъ Хомутовымъ, разрушаютъ дорожныя сооруженія, именно мосты, устроенные въ идущей по берегу р. Аксая дамбѣ, отдѣляющей Новочеркасскъ отъ этой рѣки, утверждая, что ни число этихъ мостовъ, ни ихъ размѣры недостаточны для удобнаго проѣзда къ рѣкѣ и прогона скота на водопой.

Изъ донесенія по этому предмету новаго наказнаго атамана генералъ-адъютанта Павла Христофоровича Граббе, большого друга Мельникова, видно было, что онъ принималъ, насколько было возможно, сторону казаковъ, поставляя въ вину директору работъ по жел. дорогѣ, инженеру путей сообщенія подполковнику Валерьяну Александровичу Панаеву (впослѣдствіи дѣйствительный статскій совѣтникъ въ отставкѣ), то, что онъ выстроилъ мосты, не спрося мнѣнія обывателей объ ихъ числѣ и размѣрахъ.

Грушевская дорога, соединявшая антрацитныя копи этого наименованія съ р. Дономъ при ст. Аксаѣ, строилась по Высочайшему повелѣнію; источникъ суммъ, потребныхъ на ея постройку, былъ также Высочайше утвержденъ; техническій же проектъ дороги былъ утвержденъ высшимъ начальствомъ; за симъ неудовольствіе, заявленное Донскими казаками на то, что жел. дорога строилась на ихъ суммы, и разрушеніе мостовъ на сей дорогѣ означали такое сопротивленіе, которое имѣло видъ бунта, а потому я представилъ военному министру, что едва ли посылка меня на дорогу можетъ принести пользу.

Милютинъ отвѣчалъ мнѣ, что не посылать же войска для усмиренія казаковъ и особливо въ то время, когда отъ нихъ требуется необычайная присылка полковъ для усмиренія Польскаго Царства и нашихъ западныхъ губерній, и что онъ вполнѣ надѣется, что, по признанной всѣми моей компетентности въ дѣлѣ устройства жел. дорогъ и по личному моему характеру, я успѣю покончить миролюбиво всѣ происшедшія на Грушевской дорогѣ столкновенія. Я принужденъ былъ принять означенное порученіе.

Въ началѣ іюня я выѣхалъ, съ состоявшимъ при мнѣ инженеръ-поручикомъ Зальманомъ, въ Новочеркасскъ по жел. дорогѣ до Нижняго-Новгорода, гдѣ мы сѣли на пароходъ, съ котораго выходили на берегъ въ Казани и Симбирскѣ для осмотра этихъ городовъ. Въ первомъ изъ нихъ я до этого времени не бывалъ. Въ Самарѣ былъ губернаторомъ мой двоюродный братъ Николай Александровичъ Замятнинъ, у котораго я прогостилъ дня три. Я осмотрѣлъ, между прочимъ, кумысное заведеніе, устроенное вблизи города Самары. Замятнинъ, по выпускѣ его въ 1843 году изъ училища правовѣдѣнія и по прослуженіи въ Петербургѣ въ сенатѣ, былъ назначенъ въ Рязань, гдѣ его отецъ Александръ Гавриловичъ состоялъ жандармскимъ штабъ-офицеромъ, сначала товарищемъ предсѣдателя гражданской палаты, а потомъ управляющимъ палатою государственныхъ имуществъ. Онъ былъ женатъ на Батуриной, дочери бывшаго въ то время

Рязанскаго вице-губернатора, отъ которой не имѣлъ дѣтей. Овдовѣвъ, онъ въ 1856 году женился на вдовѣ Елизаветѣ Андреевнѣ Петровской, у которой было три сына. Она была единственная родная сестра графа Дмитрія Андреевича Толстого.

Въ одинъ изъ пріѣздовъ Замятнина въ Петербургъ, онъ былъ, по ходатайству министра внутреннихъ дѣлъ Валуева, назначенъ Самарскимъ губернаторомъ. Самарская губернія была основана не задолго передъ этимъ. Первымъ губернаторомъ въ ней былъ Константинъ Карловичъ Гротъ (впослѣдствіи тайный совѣтникъ и членъ Государственнаго Совѣта); его замѣнилъ Замятнинъ.

Гротъ очень желалъ устроить водоснабженіе въ Самарѣ. Въ проѣзды свои изъ Самары въ Петербургъ черезъ Москву, онъ каждый разъ заходилъ ко мнѣ совѣтоваться о наиболѣе удобномъ способѣ устройства водоснабженія. Замятнина занимала та же мысль и онъ просилъ меня, на обратномъ пути, объяснить Самарскому городскому обществу пользу этого устройства и возможность привести его въ исполненіе дешево на денежныя средства, которыя городъ имѣлъ въ запасѣ. Къ моему возвращенію онъ обѣщался приготовить мнѣніе общества къ принятію его мысли.

При посѣщеніи мною Самары на обратномъ пути изъ Новочеркасска, были собраны самарскіе домовладѣльцы въ городскую думу, куда пріѣхали я и Замятнинъ, надѣвъ, для пущей важности, наши звѣзды, но ни онѣ, ни наше краснорѣчіе не убѣдили самарское общество въ необходимости употребленія его запаснаго капитала на устройство водоснабженія: мы потерпѣли полное фіаско. Нѣсколько дней, которые я пробылъ оба раза въ Самарѣ, я провелъ у Замятнина весьма пріятно. У него я познакомился съ нѣсколькими мѣстными дворянами, и между прочимъ съ бывшимъ тогда предводителемъ дворянства Борисомъ Петровичемъ Обуховымъ (впослѣдствіи товарищемъ министра внутреннихъ дѣлъ и сенаторомъ).

Изъ Самары я продолжалъ плаваніе на пароходѣ до Царицына, откуда ѣхалъ до Калача по Волго-Донской жел. дорогѣ въ экстренномъ поѣздѣ для подробнаго ея осмотра. Я нашелъ подвижной составъ этой дороги, и въ особенности паровозы, въ неудовлетворительномъ состояніи. Послѣдніе, пріобрѣтенные отъ извѣстнаго контрагента Николаевской жел. дороги американца Уайнанса, потребляли огромное количество дровъ и были весьма непрочны, такъ что постоянно требовали значительныхъ исправленій, для которыхъ дорога не имѣла достаточныхъ средствъ. Въ числѣ этихъ паровозовъ два были пріобрѣтены съ Варшавской жел. дороги, которые, по сдачѣ этой дороги главному обществу россійскихъ жел. дорогъ, были признаны совершенно негодными и проданы за безцѣнокъ.

Мельниковъ, бывшій директоромъ правленія Волго-Донской дороги и главнымъ наблюдателемъ по технической части при ея устройствѣ, не имѣя достаточныхъ свѣдѣній объ усовершенствованномъ подвижномъ составѣ, вѣрилъ въ непогрѣшимость Уайнанса въ этомъ отношеніи. Онъ и

на меня сердился за то, что я для Троицкой дороги предпочелъ паровозы Борзига паровозамъ Уайнанса. Затѣмъ понятна его ошибка при заказѣ паровозовъ для Волго-Донской дороги. Но трудно пояснить его ошибки собственно по устройству пути, изъ которыхъ обращу вниманіе на слѣдующія. Дорога по всему протяженію имѣетъ самые незначительные продольные склоны, за исключеніемъ первыхъ 11 верстъ между станціями Волжской и Круты, гдѣ допущенъ склонъ 0,015, хотя въ уставѣ общества наибольшій предѣлъ склоновъ допускался не болѣе 0,003. Это измѣненіе, допущенное главнымъ управленіемъ путей сообщенія послѣ утвержденія устава, сильно вліяетъ на доходность дороги, при эксплоатаціи которой по означеннымъ 11 верстамъ поѣзда поднимаютъ ограниченное число вагоновъ и изъ четырехъ такихъ поѣздовъ составляется на ст. Круты одинъ поѣздъ. Дорогу пересѣкаетъ всего одна рѣка Карповка. При ней устроена станція, на которой меня пригласили осмотрѣть водоподъемную машину, снабжающую станцію водою.

Оказалось, что эта машина, поднимающая воду изъ той же р. Карповки, отстоитъ отъ станціи въ 5 верстахъ, и потому я не поѣхалъ ее осматривать. На мой вопросъ, зачѣмъ было строить такой длинный водопроводъ, когда рѣка, изъ которой поднимаютъ воду, протекаетъ у самой станціи, я получилъ какой-то уклончивый отвѣтъ, но каковъ бы онъ ни былъ, онъ ни въ какомъ случаѣ не могъ объяснить этой явной нелѣпости.

Въ Царицынѣ меня встрѣтили инженеры путей сообщенія: инспекторъ дороги Гольмстремъ и управляющій ею Хлуденевъ. Въ короткое время, проведенное съ первымъ изъ нихъ, я замѣтилъ его неспособность къ исправленію инспекторской должности, но никто изъ порядочныхъ инженеровъ не соглашался занять его мѣсто. Его товарищи постоянно надъ нимъ подсмѣивались и въ особенности надъ его трусостію при плаваніи по р. Дону на пароходѣ отъ ст. Калачъ до ст. Аксая. Гольмстремъ наблюдалъ за производствомъ работъ по улучшенію этой рѣки согласно проекту, составленному генералъ-лейтенантомъ П. Ф. Четвериковымъ, но уже тогда было видно, что эти работы не могутъ привести къ предназначенной цѣли. Пароходъ во время моего плаванія отъ Царицына до Аксая нѣсколько разъ задерживался на меляхъ.

На Аксайской пристани меня встрѣтилъ В. А. Панаевъ. Я съ нимъ доѣхалъ до Новочеркасска, гдѣ онъ приготовилъ мнѣ двѣ комнаты въ своей канцеляріи, помѣщавшейся во флигелѣ дома, въ которомъ онъ жилъ съ семействомъ. На другой день утромъ я ѣздилъ представляться къ старому моему знакомому, наказному атаману П. К. Граббе. Онъ мнѣ объяснилъ, въ высокоторжественныхъ выраженіяхъ, неудовольствіе Донскихъ казаковъ на то, что у нихъ отнята, устроенною для жел. дороги дамбою, возможность сообщенія съ рѣкою, на невниманіе, оказываемое Панаевымъ къ ихъ правильнымъ, по мнѣнію Граббе, требованіямъ, и на презрительное обхожденіе Панаева съ казаками.

Онъ увѣрялъ, что нѣкоторыя буйства казаковъ на жел. дорогѣ были

слѣдствіемъ неправильныхъ распоряженій Панаева, который присваивалъ себѣ полицейскую власть. На вопросъ мой о томъ, что дѣйствительно ли дамба жел. дороги отдѣлила вполнѣ городскихъ обывателей отъ р. Аксая и что отверстія въ устроенныхъ въ дамбѣ мостахъ недостаточны для проѣзда возовъ съ сѣномъ, Граббе отозвался незнаніемъ, потому что, несмотря на то, что былъ болѣе полугода въ Новочеркасскѣ, онъ еще ни разу не былъ на жел. дорогѣ, идущей черезъ самый городъ. Впрочемъ, онъ заявлялъ, что Панаевъ велъ дѣло честно, такъ какъ никто изъ озлобленныхъ противъ него казаковъ не говорилъ противнаго, но осуждалъ Панаева за излишнюю щепетильность и вспыльчивость, которая была причиною того, что онъ, послѣ первыхъ свиданій съ Панаевымъ, избѣгалъ всякихъ объясненій съ послѣднимъ.

Въ тотъ же день и въ слѣдующія мои посѣщенія Граббе, онъ подробно излагалъ мнѣ свой взглядъ (далеко не практичный) на Донскихъ казаковъ и неправильность взгляда на нихъ военнаго министерства, которая подала поводъ къ дѣятельной неоффиціальной перепискѣ между нимъ и военнымъ министромъ Милютинымъ. Онъ мнѣ читалъ всю эту переписку. Въ ней оставались слѣды отношеній командующаго войсками на Кавказской линіи и въ Черноморіи генералъ-адъютанта Граббе къ присланному для участія въ экспедиціи противъ горцевъ гвардейской артиллеріи поручику Милютину. Въ письмахъ Граббе часто повторялось о 50-лѣтней его службѣ, на которой онъ пріобрѣлъ опытность, и объ усердіи Донскихъ казаковъ, выставившихъ по первому требованію 20 полковъ, уже слѣдовавшихъ въ Царство Польское и въ наши западныя губерніи. Этими письмами Граббе явно указывалъ на относительно не долговременную службу Милютина, его неопытность и на то, что будто бы Милютинъ сомнѣвался въ усердіи казаковъ въ Царской службѣ.

Поводомъ къ этой перепискѣ послужило, между прочимъ, слѣдующее обстоятельство. Предмѣстникъ Граббе генералъ-адъютантъ Хомутовъ дѣйствовалъ въ Донскомъ войскѣ произвольно, согласно съ духомъ, царившимъ въ Россіи при Императорѣ Николаѣ. Повліявшій на Россію болѣе свободный духъ, въ началѣ царствованія Александра II, не могъ не отразиться въ Донскомъ войскѣ. Недавно назначенный начальникомъ штаба этого войска, генералъ-маіоръ Свиты Его Величества князь Александръ Михайловичъ Дондуковъ-Корсаковъ поддерживалъ этотъ духъ въ войскѣ въ увѣренности, что Хомутовъ не можетъ болѣе оставаться атаманомъ, въ надеждѣ замѣстить его. Многія предположенія Дондукова по устройству войска найдены были военнымъ министромъ не соотвѣтствующими видамъ правительства и потому, хотя Хомутовъ, дѣйствительно, былъ уволенъ отъ должности наказного атамана, но при назначеніи на его мѣсто Граббе, послѣднему поручено было приказать Дондукову-Корсакову немедля выѣхать изъ Новочеркасска и выбрать новаго начальника штаба изъ офицеровъ Донского войска.

Дондукову не трудно было убѣдить Граббе въ пользѣ своихъ пред-

положеній относительно устройства войска Донского, а потому послѣдній просилъ министра оставить его начальникомъ штаба и, несмотря на отказъ, не удалялъ его. При проѣздѣ великаго князя Михаила Николаевича, по назначеніи его Кавказскимъ намѣстникомъ, онъ не принялъ Дондукова, и наконецъ полученъ былъ изъ Петербурга приказъ о назначеніи исправляющимъ должность начальника штаба полковника Павла Степановича Ѳомина (впослѣдствіи генералъ-лейтенанта и наказного атамана въ Варшавскомъ военномъ округѣ).

Несмотря на отъѣздъ Дондукова, завязавшаяся между Граббе и Милютинымъ переписка продолжалась. Письма послѣдняго отличались особенною почтительностью къ Граббе. Дондуковъ съ того времени долго жилъ въ деревнѣ и только послѣ смерти генералъ-адъютанта Безака, пользуясь покровительствомъ всесильнаго графа Шувалова, назначенъ былъ генералъ-губернаторомъ Юго-Западнаго края.

Его предмѣстникъ Безакъ былъ командующимъ войсками, расположенными въ этомъ краѣ. Вслѣдствіе несогласія Милютина назначить въ эту должность Дондукова, она была возложена на генералъ-адъютанта Николая Ѳеодоровича Козлянинова, а по его увольненіи на генералъ-адъютанта Александра Романовича Дрентельна.

Панаевъ, отъ котораго я слышалъ большую часть разсказаннаго мною объ отношеніяхъ Дондукова къ Донскому войску, полагалъ, несмотря на свое либеральное направленіе, что мѣры Дондукова могли имѣть послѣдствіемъ возстаніе казаковъ. Находясь въ наилучшихъ отношеніяхъ съ Хомутовымъ, который часто посѣщалъ работы затѣянной имъ жел. дороги, Панаевъ не могъ иначе относиться къ Дондукову, какъ враждебно.

Избалованный Хомутовымъ, самолюбивый до крайнихъ предѣловъ, гордый своимъ образованіемъ и честнымъ веденіемъ дѣла, онъ не могъ сносить положенія, въ которое его поставляли Дондуковъ, а впослѣдствіи и Граббе, обращавшіе болѣе вниманія на показанія казаковъ, чѣмъ на его объясненія, что, конечно, происходило отъ непониманія ими дѣла.

Панаевъ полагалъ, что неудовольствіе казаковъ на него происходило отъ того, что они, привыкшіе ко всякаго рода злоупотребленіямъ, не могли, вслѣдствіе его распоряженій, грабить общественную сумму, расходуемую въ столь значительномъ количествѣ на жел. дорогу. Предположеніе Панаева было весьма вѣроятно. Ему было досадно, что Граббе, своимъ вниманіемъ къ жалобамъ казаковъ, какъ будто поощрялъ безчестное ихъ направленіе.

Въ комиссію для освидѣтельствованія жел. дороги депутатомъ отъ Донского войска былъ назначенъ вышеупомянутый Ѳоминъ, для изслѣдованія же удобства сообщенія города съ р. Аксаемъ и затрудненій, представляемыхъ лѣснымъ торговцамъ отъ устройства дамбы вдоль упомянутой рѣки, назначены были 15 депутатовъ отъ городскихъ обывателей и отъ торговцевъ, которые составляли тогда особое сословіе въ Донскомъ войскѣ.

Устройство дороги найдено удовлетворительнымъ, а число мостовъ въ дамбѣ (помнится, 10 на двухъ-верстномъ протяженіи) достаточнымъ для сообщенія города съ р. Аксаемъ; размѣры же отверстій подъ этими мостами были таковы, что возъ сѣна проходилъ въ нихъ безъ затрудненія. Казаки, для опредѣленія достаточности этихъ размѣровъ, навалили возъ такой величины, какого мнѣ не случалось видѣть, но и онъ проходилъ въ отверстія всѣхъ мостовъ.

Жалобы лѣсныхъ торговцевъ были найдены также не заслуживающими уваженія. Депутаты отъ города и отъ торговаго сословія были урядники и казаки безъ всякаго образованія. Когда они во время изслѣдованія позволяли себѣ относиться о жел. дорогѣ и о производителяхъ работъ въ неприличныхъ выраженіяхъ, Панаевъ ихъ немедля останавливалъ, объясняя неправильность ихъ заявленія и указывая на неприличіе ихъ поведенія. Онъ дѣлалъ это съ большимъ хладнокровіемъ, но въ тонѣ его и въ выраженіяхъ звучало какое-то презрѣніе къ необразованнымъ казакамъ.

Въ Грушевкѣ, гдѣ начиналась жел. дорога, я посѣтилъ рудникъ антрацита, который вырабатывался казаками самымъ невѣжественнымъ, хищническимъ образомъ: многія заложенныя шахты, изъ которыхъ можно было добыть еще множество антрацита, были залиты водою. Продолженіе добычи его такимъ способомъ грозило богатѣйшему руднику совершеннымъ уничтоженіемъ. Панаевымъ была представлена записка объ устройствѣ болѣе правильной добычи антрацита.

Я воспользовался моимъ пребываніемъ въ Новочеркасскѣ, чтобы повѣрить количество воды, даваемое источниками, которые должны были снабжать Новочеркасскій водопроводъ При осмотрѣ начальныхъ работъ по устройству этого сооруженія, я удостовѣрился въ томъ, что производитель этихъ работъ инженеръ путей сообщенія Аполлонъ Васильевичъ Бѣлелюбскій (впослѣдствіи статскій совѣтникъ и инспекторъ Курско-Кіевской дороги) знакомъ настолько съ ними, что можетъ ихъ продолжать и безъ особаго наблюденія, но такъ какъ по штату правленія, учрежденнаго для устройства Новочеркасскаго водопровода, назначенъ былъ одинъ членъ изъ инженеровъ путей сообщенія съ хорошимъ содержаніемъ, то я исходатайствовалъ это мѣсто инженеру путей сообщенія полковнику Андрею Васильевичу Черкасову, бывшему моимъ помощникомъ, когда я строилъ Московскіе водопроводы. Новочеркасскъ построенъ на значительной высотѣ Въ немъ и вблизи его не имѣется воды, годной къ употребленію Въ окрестностяхъ города, устроеннаго съ непомѣрно широкими улицами, и въ самомъ городѣ, за исключеніемъ недавно разведеннаго сада, не имѣлось растительности, а потому предположенный водопроводъ долженъ былъ принести большую пользу городу.

Время, свободное отъ служебныхъ занятій, я проводилъ въ Новочеркасскѣ пріятно въ семьѣ Панаева, у котораго было много дѣтей, и у Граббе, у котораго жили въ то время его незамужнія дочери и гостилъ

одинъ изъ сыновей. Жара была нестерпимая, и потому гулянье по вечерамъ въ городскомъ саду, въ которомъ два раза въ недѣлю танцовали, доставляло большое наслажденіе. На этихъ гуляньяхъ ужинали въ очень хорошемъ ресторанѣ, гдѣ я познакомился съ нѣсколькими мѣстными землевладѣльцами и между прочими съ княземъ Голицынымъ, къ которому ѣздилъ въ его деревню, находящуюся недалеко отъ Новочеркасска.

Умиротворивъ казаковъ въ отношеніи желѣзной дороги и улучшивъ по возможности отношенія между Граббе и Панаевымъ, я собрался въ обратный путь.

Плаваніе на пароходѣ по Волгѣ и Дону мнѣ показалось до нельзя скучнымъ. Я готовъ былъ купить тарантасъ и ѣхать сухимъ путемъ черезъ Москву въ Нижній-Новгородъ, гдѣ я долженъ былъ встрѣтить Цесаревича Николая Александровича, но обѣщаніе, данное мною Замятнину заѣхать къ нему по дѣлу объ устройствѣ водопровода въ г. Самарѣ, заставило меня плыть по Дону и Волгѣ. Изъ Самары я предполагалъ ѣхать въ экипажѣ въ Нижній-Новгородъ, но и это предположеніе не сбылось: приплывъ изъ Новочеркасска въ Самару, послѣ четырехдневнаго путешествія, и сообразивъ, что нисколько въ эти четыре дня не приблизился къ Москвѣ, я рѣшился, изъ опасенія не застать Цесаревича въ Нижнемъ-Новгородѣ, продолжать плаваніе на пароходѣ до этого города.

Панаевъ, при выѣздѣ моемъ изъ Новочеркасска, проводилъ меня до Аксайской пристани. Въ двѣ недѣли, проведенныя мною вмѣстѣ съ Панаевымъ, я сильно къ нему привязался за его умъ и честное направленіе, и мнѣ очень грустно было съ нимъ разставаться. Плаваніе вверхъ по Дону, послѣ жаркихъ сухихъ дней, было еще затруднительнѣе, чѣмъ плаваніе внизъ Извѣстно, что пароходъ, на которомъ въ слѣдующемъ августѣ Императрица слѣдовала во время путешествія своего въ Крымъ, былъ на нѣсколькихъ меляхъ стаскиваемъ казаками, съ этою цѣлью предварительно вблизи нихъ собранными.

Отъ ст. Калачъ я проѣхалъ до Царицына по Волго-Донской желѣзной дорогѣ съ обыкновеннымъ поѣздомъ, въ которомъ, кромѣ моего вагона, былъ всего одинъ пассажирскій вагонъ. Я замѣтилъ шутя, что управляющій дорогою и инспекторъ ея могутъ ударить при мнѣ лицомъ въ грязь, если на промежуточныхъ станціяхъ будутъ пассажиры, которыхъ поѣздъ, за неимѣніемъ мѣстъ, не приметъ. Они отвѣчали, что не имѣютъ въ этомъ ни малѣйшаго опасенія.

По затруднительности плаванія по Дону, я опоздалъ прибытіемъ въ Царицынъ, гдѣ принужденъ былъ оставаться болѣе сутокъ въ ожиданіи отхода парохода вверхъ по Волгѣ. Жара была нестерпимая; я весь день провелъ въ одной рубашкѣ; ставни въ моей комнатѣ были постоянно закрыты. Вечеръ я провелъ въ обществѣ ѣхавшаго на югъ для поправленія здоровья знаменитаго Московскаго актера Михаила Семеновича Щепкина, съ которымъ я познакомился лѣтъ тридцать назадъ у Н. Х. Кетчера и впослѣдствіи неоднократно встрѣчался у нашихъ общихъ московскихъ знакомыхъ.

На другой день по прибытіи въ Нижній-Новгородъ Цесаревича, котораго я тамъ прождалъ два дня, я просилъ его попечителя графа С. Г. Строганова исходатайствовать мнѣ дозволеніе немедля продолжать мой путь въ Петербургъ. Я передалъ ему, по моему порученію относительно желѣзной дороги, все то, что могло по этому предмету интересовать Цесаревича. Чтобы мнѣ доставить возможность до моего отъѣзда пробыть съ Цесаревичемъ, меня пригласили къ завтраку, за которымъ не было никого изъ постороннихъ, и посадили подлѣ него.

Цесаревичъ, которому Строгановъ успѣлъ передать мой разсказъ о землѣ войска Донского, изъявилъ мнѣ благодарность за хорошія вѣсти. Разговоръ за завтракомъ былъ довольно оживленный, хотя Строгановъ по обыкновенію говорилъ мало, сохраняя свой суровый видъ и, обращаясь къ Цесаревичу, выражался, какъ царедворецъ, съ особымъ почтеніемъ.

Между прочимъ, разговоръ коснулся разныхъ личностей вѣдомства путей сообщенія и злоупотребленій, въ немъ вкоренившихся. Я уже говорилъ неоднократно, что въ высшихъ сферахъ существовало мнѣніе, что злоупотребленія въ этомъ вѣдомствѣ гораздо значительнѣе, чѣмъ въ другихъ, но, къ сожалѣнію, онѣ во всѣхъ вѣдомствахъ были велики. Въ вѣдомствѣ путей сообщенія можно было назвать много лицъ, за честность которыхъ можно поручиться, что не такъ легко по другимъ вѣдомствамъ.

Цесаревичъ желалъ знать именно тѣхъ, за честность которыхъ я могъ бы ручаться. Я уклонился отъ отвѣта, выставляя причиною то, что я могъ по забывчивости не назвать нѣкоторыхъ лицъ и тѣмъ бросить на нихъ несправедливое подозрѣніе. Цесаревичъ однакожъ настаивалъ, чтобы я назвалъ хотя нѣкоторыхъ, и когда я это исполнилъ, то онъ, при имени Кербедза, остановилъ меня и сказалъ, что Кербедзъ весьма вредная личность, какъ полякъ, и что лучше быть воромъ, чѣмъ измѣнникомъ.

Разсказывая о своемъ путешествіи по водянымъ сообщеніямъ X и V (Вытегорскаго и Ярославскаго) округовъ путей сообщенія, Цесаревичъ очень выхвалялъ начальника II округа, инженера путей сообщенія генералъ-маіора Николая Семеновича Лебедева (уже умершій), и не очень хорошо отзывался о начальникѣ V округа, инженерѣ путей сообщенія генералъ-маіорѣ князѣ Ѳеодорѣ Ѳеодоровичѣ Масальскомъ (впослѣдствіи завѣдывающій техническо-инспекторскимъ комитетомъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній).

Строгановъ высказалъ объ этихъ двухъ лицахъ то же мнѣніе. Не умаляя въ глазахъ Цесаревича и Строганова достоинствъ Лебедева, я успѣлъ измѣнить мнѣніе Цесаревича относительно Масальскаго. Лебедевъ, во время плаванія Цесаревича по водамъ II округа, съумѣлъ приготовить ему во многихъ мѣстахъ торжественныя встрѣчи, провести его вездѣ съ особымъ удобствомъ и отдалить всякаго рода жалобы. Цесаревичъ и Строгановъ, полагая, что всѣ смертные, плавающіе по водамъ II округа, пользуются тѣми же удобствами и что служащіе въ этомъ округѣ не по-

дают повода къ жалобамъ, были очень довольны Лебедевымъ. На водахъ же V округа не было особыхъ приготовленій къ проѣзду Цесаревича.

Не говоря о жалобахъ, посланныхъ нѣкоторыми судопромышленниками, Ярославскій губернаторъ Иванъ Семеновичъ Унковскій (впослѣдствіи вице-адмиралъ, сенаторъ) также не хорошо отозвался о Масальскомъ. Я соглашался, что въ управленіи послѣдняго, по мягкости характера, могутъ быть злоупотребленія, но убѣдилъ Цесаревича въ томъ, что онъ въ нихъ не участвуетъ. Я промолчалъ о томъ, что приготовленія, сдѣланныя Лебедевымъ для встрѣчъ и плаванія Цесаревича по водамъ II округа, стоили денегъ, которыхъ не было ассигновано изъ казны, а слѣдовательно взятыхъ незаконнымъ путемъ у судопромышленниковъ, такъ какъ Лебедевъ не имѣлъ собственнаго состоянія. Масальскій былъ неспособенъ къ незаконнымъ поборамъ.

Время, проведенное мною въ Нижнемъ-Новгородѣ въ ожиданіи Цесаревича, я употребилъ, между прочимъ, на просмотръ «Московскихъ Вѣдомостей» за послѣдній мѣсяцъ, такъ какъ онѣ тогда получались въ Новочеркасскѣ только черезъ двѣ недѣли по ихъ выходѣ. При этомъ я не могъ не замѣтить, до чего измѣнилось не въ пользу поляковъ общественное мнѣніе въ Россіи, которое редакторы этихъ вѣдомостей, гг. Катковъ и Леонтьевъ, умѣли поддержать съ большою энергіею и тактомъ, чѣмъ, конечно, оказали Россіи большую услугу.

Замѣчаніе, сдѣланное во время завтрака Цесаревичемъ о Кербедзѣ, показало мнѣ, что вражда къ полякамъ существуетъ и въ высшихъ сферахъ.

Въ то же время изъ тѣхъ же вѣдомостей я узналъ о предположеніи дать англійскому акціонерному обществу концессію желѣзной дороги отъ Москвы до Севастополя, съ необыкновенными льготами, которыя не нравились редакторамъ вѣдомостей и мнѣ показались чрезвычайными.

По пріѣздѣ моемъ въ Петербургъ въ половинѣ іюля, эта концессія была уже разсмотрѣна въ министерствѣ финансовъ и главномъ управленіи путями сообщенія, а 25-го іюля утверждена Государемъ и въ тотъ же день препровождена въ Сенатъ при Высочайшемъ указѣ, который начинался фразою:

«Въ постоянной заботливости о благѣ Нашего отечества Мы изыскивали средства къ распространенію желѣзныхъ путей, которые наиболѣе удовлетворяли бы потребностямъ сообщенія въ Имперіи».

Извѣстно, что, несмотря на данныя концессіонерамъ льготы, капиталъ на постройку дороги не былъ реализованъ, и столь торжественно заявленное предпріятіе окончилось объявленіемъ главноуправляющимъ путями сообщенія Сенату слѣдующаго Высочайшаго повелѣнія:

«По всеподданнѣйшему докладу главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями, Его Императорское Величество, въ 12 день ноября сего (1864) года, Высочайше повелѣть соизволилъ: Концессію,

утвержденную Его Величествомъ 25 іюля 1863 года на линію желѣзной дороги отъ Москвы до Севастополя, объявить не состоявшеюся».

О неудовольствіи Государя противъ меня по поводу этой концессіи, бывшемъ послѣдствіемъ интригъ Мельникова, подробно изложено въ XI главѣ «Моихъ воспоминаній».

На лѣто 1863 года я нанялъ небольшую дачу въ Павловскѣ, принадлежащую генералъ-адъютанту князю П. А. Урусову, но жена моя не переѣзжала въ нее, вслѣствіе моего постояннаго отсутствія въ началѣ этого лѣта и необходимости отыскать новую для насъ квартиру въ Петербургѣ, такъ какъ занимаемая нами на Стремянной улицѣ была неудобна.

Я пересмотрѣлъ множество отдаваемыхъ въ наймы квартиръ и не находилъ подходящей къ нашимъ условіямъ. Между прочимъ я неоднократно осматривалъ квартиру на Итальянской улицѣ въ домѣ почетнаго гражданина Степана Терентьевича Овсянникова. Въ зиму 1861—1862 г. онъ намѣревался сдѣлаться значительнымъ участникомъ въ обществѣ С.-Петербургскихъ водопроводовъ и вслѣдствіе этого надѣялся быть распорядителемъ по окончаніи ихъ постройки, а меня просилъ быть главнымъ инженеромъ при водопроводахъ, о чемъ велъ съ обществомъ и мною дѣятельные переговоры. Для помѣщенія управленія водопроводными работами онъ отдѣлалъ означенную квартиру, которую я еще и тогда осматривалъ. Я не рѣшался нанять ее по причинѣ малой высоты комнатъ.

Когда я потерялъ всякую надежду на отысканіе квартиры, жена моя рѣшилась ѣздить со мною по улицамъ въ надеждѣ, что на ея счастье попадется какая-либо квартира, но мы ничего не нашли. Проѣзжая мимо дома Овсянникова, она замѣтила означенную квартиру. Несмотря на мое заявленіе, что въ ней комнаты низки, она нашла ее удобною, и мы наняли ее съ хозяйскимъ отопленіемъ за 1200 руб. въ годъ.

Въ одно время съ нами ее осматривалъ генералъ-лейтенантъ Александръ Карловичъ Баумгартенъ (впослѣдствіи генералъ-адъютантъ и предсѣдатель военно-госпитальнаго комитета) и хотѣлъ взять ее для себя, но когда онъ вынулъ деньги для выдачи задатка, управляющій домомъ сказалъ ему, что онъ только что получилъ задатокъ отъ меня, и Баумгартенъ вышелъ изъ квартиры, видимо разсерженный. Мы снова встрѣтились съ Баумгартеномъ въ главномъ управленіи общества попеченія о раненныхъ и больныхъ воинахъ: въ 1874 году онъ былъ представителемъ этого управленія, а я товарищемъ предсѣдателя.

Баумгартенъ велъ себя въ этомъ управленіи до того дурно, что я нашелъ нужнымъ отказаться отъ званія товарища предсѣдателя и члена главнаго управленія, хотя и состоялъ въ послѣднемъ званіи съ самаго учрежденія общества.

Въ Павловскѣ я часто видался съ моими близкими знакомыми: Колесовыми, Филипсонами, Плетневыми и другими. Названныя семейства и лѣтомъ 1862 года жили въ Павловскѣ. Тогда еще жена моя сошлась

съ женою Плетнева, которая съ самоотверженіемъ ходила за своимъ больнымъ старымъ мужемъ, сдѣлавшимся по болѣзни чрезвычайно капризнымъ. При обратномъ переѣздѣ осенью изъ Павловска въ Петербургъ, я пригласилъ въ отведенный мнѣ особый вагонъ Плетневыхъ и въ полчаса, употребленныхъ на переѣздъ въ Петербургъ, я и жена моя были свидѣтелями капризовъ больного Плетнева и ухода за нимъ его жены. Вскорѣ они уѣхали за границу. Въ бытность мою въ 1864 году въ Парижѣ, нашъ Парижскій священникъ Васильевъ далъ мнѣ адресъ Плетневыхъ въ Ville d'Auvray, но онъ былъ неправильный. Я по адресу его не нашелъ и болѣе его не видалъ. По полученіи извѣстія объ его смерти, я былъ на панихидѣ въ университетской церкви, а впослѣдствіи и на его похоронахъ въ Александро-Невской Лаврѣ.

Тетка моя П. А. Замятнина съ мужемъ провела зиму въ Петербургѣ, весною уѣхала въ деревню, а мужъ ея Александръ Гавриловичъ остался у насъ и переѣхалъ съ нами въ Павловскъ. Онъ былъ человѣкъ весьма спокойный, но любилъ, чтобы все дѣлалось въ домѣ въ опредѣленные часы, и былъ особенно взыскателенъ къ каждой ошибкѣ или промаху въ карточной игрѣ, несмотря на то, что у насъ въ домѣ играли въ ералашъ по $^1/_{10}$ коп. Всего болѣе нападалъ онъ на часто бывавшаго у насъ молодого человѣка Семена Валерьяновича Князева, очень симпатичнаго, съ большимъ талантомъ къ рисованію, но чрезвычайно разсѣяннаго. Вслѣдствіе требованій Замятнина, мы прозвали его полиціймейстеромъ нашей дачи. Въ началѣ августа къ намъ пріѣхала моя сестра А. И. Викулина съ дочерью Эмиліею. Всѣ у насъ жившіе находили, что моя жена умѣла всѣмъ доставить спокойствіе и тишину, и потому прозвали нашу дачу «Благодать».

Это слово въ 1865 г. ради шутки написали крупными буквами на доскѣ и повѣсили ее на воротахъ. Вскорѣ проѣхалъ мимо нашего дома великій князь Константинъ Николаевичъ. Онъ приказалъ узнать, что значитъ эта новая вывѣска, но присланный съ этою цѣлью не нашелъ уже вывѣски на воротахъ: она была выставлена на нѣсколько минутъ.

И. Н. Колесовъ, съ которымъ мы жили въ Павловскѣ на одной дачѣ въ 1862 г. и часто видѣлись въ 1863 г., баловалъ своихъ людей, въ особенности кучера, что дурно подѣйствовало и на нашего кучера Дмитрія, жившаго у насъ 24½ года и отличавшагося примѣрнымъ поведеніемъ.

По переѣздѣ нашемъ осенью 1863 г. въ Петербургъ на новую квартиру, Дмитрій былъ позванъ женою моею помочь ей развѣшивать картины, что онъ постоянно дѣлалъ при нашихъ переѣздахъ на новыя квартиры. Въ этотъ разъ онъ объявилъ женѣ моей, что развѣшиваніе картинъ не входитъ въ кучерскую обязанность. На мой вопросъ, что значитъ его нежеланіе помочь женѣ моей, онъ отвѣчалъ, что безъ помощника ему трудно жить у насъ и что онъ нашелъ себѣ мѣсто у принца Петра Ольденбургскаго.

Я его немедля отпустилъ, а вмѣстѣ съ нимъ и жену его, которую моя жена держала горничной ради мужа. Такимъ образомъ кучеръ Дмитрій ошибся въ своихъ расчетахъ: вскорѣ онъ пожелалъ вернуться къ намъ,

но жена моя не соглашалась взять его. Онъ былъ очень статный мужчина, но кровь часто бросалась ему въ голову. Во избѣжаніе удара, жена моя посылала его пѣшкомъ по разнымъ комиссіямъ. По переходѣ же къ принцу Ольденбургскому, Дмитрій пересталъ чистить экипажи и лошадей, ихъ закладывать и откладывать и не дѣлалъ никакого движенія. Вся его обязанность состояла ѣздить съ принцемъ.

Вскорѣ онъ лишился зрѣнія. По неизлечимости онъ съ женою былъ помѣщенъ принцемъ въ богадѣльный домъ. Жаль было видѣть этого слѣпого, но все еще весьма красиваго и статнаго мужчину.

Императрица намѣрена была осень 1863 г. провести на южномъ берегу Крыма, куда ее долженъ былъ провожать Мельниковъ. Онъ передалъ мнѣ, что воспользуется этимъ путешествіемъ для осмотра наиудобнѣйшаго проведенія жел. дороги къ морю близъ Севастополя, причемъ самъ сдѣлаетъ нужныя съемки и нивеллировки. Я ему отвѣтилъ, что, по моему мнѣнію, въ его лѣта неудобно самому производить геодезическія работы, а при занимаемой имъ должности и неприлично. Онъ высказалъ, что не имѣетъ въ виду свободнаго инженера, которому онъ могъ бы вполнѣ довѣрить эти занятія.

Я ему указалъ на Духовского, окончившаго мостъ черезъ р. Клязьму на Нижегородской жел. дорогѣ и отдыхавшаго гдѣ-то въ деревнѣ около Москвы. Онъ просилъ меня выписать Духовского для свиданія съ нимъ на Клинскую станцію Николаевской жел. дороги. Для этого я выѣхалъ въ Москву нѣсколькими днями ранѣе Мельникова и, отыскавъ Духовского, пріѣхалъ съ нимъ на Клинскую станцію, такъ какъ я, по званію главнаго инспектора частныхъ жел. дорогъ, долженъ былъ сопровождать по Нижегородской дорогѣ Императорскій поѣздъ, который переходилъ на нее съ Николаевской, минуя Москву.

Мельниковъ приказалъ Духовскому прямо изъ Москвы ѣхать въ Севастополь. По прибытіи въ этотъ городъ Мельникова, Духовской подъ его руководствомъ сдѣлалъ всѣ нужныя геодезическія работы и предположенія объ устройствѣ подхода къ морю и товарныхъ на его берегу пакгаузовъ. По этимъ предположеніямъ были составлены Духовскимъ проекты, представленные имъ чрезъ мое посредство Мельникову, который вполнѣ ихъ одобрилъ и, похваливъ способности Духовского, благодарилъ меня за рекомендацію.

Занимаясь нѣсколько разъ съ Мельниковымъ разсмотрѣніемъ этихъ проектовъ, я вскорѣ потерялъ ихъ изъ виду. Мнѣ помнится, что они были затеряны, не знаю съ какою цѣлью. Расположеніе Мельникова къ Духовскому было непродолжительно.

Оберъ-гофмейстеръ графъ Андрей Петровичъ Шуваловъ (умершій въ 1873 г.), встрѣтивъ меня въ пассажирскихъ комнатахъ Клинской станціи, доложилъ обо мнѣ Государю, который приказалъ пригласить меня къ своему обѣденному столу.

Императорскій поѣздъ переѣхалъ изъ Химокъ, послѣдней станціи Николаевской дороги, въ Кусково, первую станцію Нижегородской, по обходному рельсовому пути. Это былъ первый случай, что Императоръ и Императрица проѣхали черезъ Москву, не останавливаясь въ ней и не посѣтивъ ея святынь, что произвело на Москвичей непріятное впечатлѣніе.

Въ Кусковѣ и на всѣхъ другихъ станціяхъ Нижегородской дороги Императорскій поѣздъ былъ встрѣчаемъ огромными массами народа. Крестьянки съ дѣтьми, даже грудными, толпились, чтобы увидѣть Государя, и просили его осчастливить своимъ взглядомъ ихъ и ихъ дѣтей. Продолжительное и громкое «ура» на станціяхъ встрѣчало и провожало поѣздъ.

На Владимірской станціи Нижегородской жел. дороги былъ приготовленъ ночлегъ для Ихъ Величествъ. Директоромъ этой дороги былъ тогда инженеръ путей сообщенія подполковникъ Иванъ Ѳеодоровичъ Кенигъ (впослѣдствіи дѣйствительный статскій совѣтникъ и директоръ Николаевской дороги), полякъ, умѣющій своимъ тонкимъ и мягкимъ обхожденіемъ расположить въ свою пользу всѣхъ, отъ кого онъ находится въ какой-либо зависимости.

Владимірская станція была убрана превосходно и не только Ихъ Величества имѣли покойный и весьма удобный ночлегъ, но и всѣ лица, ѣхавшія въ Императорскомъ поѣздѣ. Путь по всей дорогѣ былъ также очень покоенъ. Все это требовало со стороны директора большихъ усилій.

По пріѣздѣ въ Нижній-Новгородъ, мы нашли на станціи жел. дороги приготовленные для Ихъ Величествъ и сопровождавшихъ ихъ лицъ экипажи въ такомъ количествѣ, что я не полагалъ, чтобы возможно было столько достать въ этомъ городѣ. Воспитательница великой княжны Маріи Александровны Анна Ѳеодоровна Тютчева (впослѣдствіи жена И. С. Аксакова) замѣшкалась на станціи, такъ что при выходѣ ея на крыльцо не было болѣе каретъ, а оставались только коляски. Погода была великолѣпная и небольшой переѣздъ до пристани, у которой стоялъ пароходъ, назначенный для плаванія Императрицы по Волгѣ, былъ пріятнѣе въ колескѣ, чѣмъ въ каретѣ. Однако Тютчева самымъ рѣзкимъ образомъ заявила претензію, что ей не оставили кареты. Ея тонъ при этомъ удивилъ меня: я всегда слышалъ, что она женщина умная, но жизнь при дворѣ портитъ всѣхъ. Впослѣдствіи, въ одинъ изъ моихъ пріѣздовъ въ Москву, я провелъ цѣлый вечеръ у И. С. Аксакова, который меня представилъ женѣ своей. Весь вечеръ она была очень любезна. Разговоръ ея показывалъ дѣйствительно умную женщину.

Государыня со станціи жел. дороги переѣхала на пароходъ, а Государь въ губернаторскій домъ, называемый дворцомъ. На другой день графъ Э. Т. Барановъ, во время обѣда у Государя, получилъ телеграмму, которая видимо его смутила. Онъ немедля передалъ ее мнѣ. Государь, замѣтивъ эту передачу телеграммы, спросилъ Баранова о ея содержаніи. Барановъ отвѣчалъ очень уклончиво. Въ телеграммѣ извѣщалось, что у секретаря Кенига, который везъ въ Петербургъ 100 тыс. руб., собранныхъ на Нижe-

городской жел. дорогѣ, эти деньги украдены изъ вагона на одной изъ станцій Николаевской дороги. Секретарь Кенига былъ полякъ и потому первою мыслью у всѣхъ было, что онъ самъ укралъ эти деньги для отсылки въ Польшу для поддержанія возстанія.

Барановъ о покражѣ доложилъ Государю за вечернимъ чаемъ, при которомъ не было постороннихъ лицъ. Эта покража была скоро отыскана состоявшимъ въ полицейскомъ управленіи дороги жандармскимъ капитаномъ, благодаря мѣрамъ, немедля принятымъ начальникомъ Николаевской дороги Серебряковымъ, который хорошо зналъ способности жандармскихъ офицеровъ полицейскаго управленія: они были ему подчинены, и потому онъ могъ выбрать способнаго къ розысканію денегъ и немедля начать это розысканіе.

Съ 1867 г. жандармскіе офицеры полицейскихъ управленій на желѣзныхъ дорогахъ не подчинены болѣе ни начальникамъ дорогъ, ни правительственнымъ инспекторамъ, вслѣдствіе чего розысканія украденнаго на дорогахъ дѣлаются вяло, такъ какъ штабъ корпуса жандармовъ, которому теперь подчинены означенные офицеры, не знаетъ ихъ способностей и не имѣетъ возможности принять такихъ скорыхъ мѣръ, какъ начальникъ или инспекторъ дороги. При настоящемъ порядкѣ, конечно, означенные 100 тыс. руб. не были бы отысканы.

При обратномъ пути въ Москву, Государь завтракалъ на Вязниковской станціи. По обыкновенію, я сидѣлъ за столомъ противъ него. Толпы народа окружали станцію и, напирая на окна комнаты, въ которой завтракали, разбивали въ нихъ стекла, съ шумомъ падавшія на полъ. Государь при этомъ вздрагивалъ, а при третьемъ разбитомъ стеклѣ отбросилъ отъ себя столовый приборъ и гнѣвнымъ голосомъ сказалъ:

— И ѣсть не даютъ покойно; я болѣе ѣсть не буду.

Тогда я вышелъ изъ комнаты и приказалъ жандармскому офицеру полицейскаго управленія дороги распорядиться, чтобы не допускали народа близко къ окнамъ. По возвращеніи моемъ въ комнату, Государь сказалъ, что я, вѣроятно, выходилъ, чтобы удалить толпу отъ оконъ, и спросилъ меня, надѣюсь ли я на успѣхъ. На мой утвердительный отвѣтъ Государь сказалъ: «посмотримъ», а между тѣмъ приказалъ подать мнѣ то кушанье, которое успѣли разнести въ мое отсутствіе, и требовалъ, чтобы я его ѣлъ, не стѣсняясь тѣмъ, что меня будутъ ждать. Самъ онъ послѣ того продолжалъ спокойно завтракать и по обыкновенію ѣлъ довольно много. Стеколъ болѣе не разбивали.

Обѣдъ былъ на Владимірской станціи. Только что мы сѣли за столъ, мнѣ подошли сказать, что генералъ-адъютантъ Сергѣй Павловичъ Шиповъ просилъ меня немедля выйти къ нему. Онъ просилъ меня сказать одному изъ приближенныхъ Государя, чтобы доложили о его желаніи представиться Государю послѣ обѣда. На вопросъ Государя о томъ, зачѣмъ я выходилъ, я передалъ просьбу Шипова, который былъ немедля приглашенъ къ обѣду.

Государь обращался къ нему съ большою любезностью, сказалъ между прочимъ:

— Сидящіе за столомъ полагали, что вы произведены въ генералы въ декабрѣ 1825 г.; я утверждаю, что вы произведены въ генералы ранѣе, а въ декабрѣ назначены генералъ-адъютантомъ. Кто правъ?

Оказалось, что Государь былъ правъ. Къ обѣду были приглашены начальники войскъ, стоявшихъ во Владимірѣ, и Государь вспоминалъ, гдѣ и при какомъ случаѣ онъ прежде видѣлъ эти войска, а также и ихъ начальниковъ, чѣмъ послѣдніе въ то время командовали, въ какихъ они состояли чинахъ и кто тогда были ихъ начальники. Разговоръ за этимъ обѣдомъ, какъ и за многими другими, бывшими на станціхъ жел. дорогъ, состоялъ преимущественно въ этихъ воспоминаніяхъ, причемъ Государь выказывалъ необыкновенную память.

Осенью 1863 г. Цесаревичъ Николай Александровичъ, возвращаясь съ юга Россіи, ѣздилъ изъ Москвы въ Троицкую Лавру. Онъ пригласилъ меня сѣсть въ Императорскій вагонъ этой дороги, состоявшій изъ двухъ отдѣленій. Въ большомъ изъ нихъ сидѣлъ Цесаревичъ и всѣ его сопровождавшіе, а въ меньшее отдѣленіе мы ходили курить. Цесаревичъ также хотѣлъ курить, но его попечитель графъ С. Г. Строгановъ рѣшительно запретилъ ему куреніе въ виду того, что ему предстоитъ прикладываться къ мощамъ преподобнаго Сергія.

Въ продолженіе $1\frac{1}{2}$-часового пути разговоръ между сидѣвшими въ вагонѣ былъ общій. Въ немъ Строгановъ принималъ мало участія. Цесаревичъ выказалъ много знанія и ума. По пріѣздѣ Цесаревича на Московскую станцію Троицкой дороги, я ему представилъ управляющаго ею Клевецкаго.

По входѣ въ вагонъ, онъ спросилъ меня:

— Клевецкій полякъ?

Я отвѣтилъ, что онъ сибирякъ и архиправославный, часто посѣщающій церковь.

День, въ который Цесаревичъ ѣздилъ въ Лавру, былъ холодный. Я надѣлъ пальто изъ ильковаго мѣха, стоившее всего около ста рублей. Этотъ мѣхъ, по его легкости, очень понравился Цесаревичу, который хотѣлъ себѣ сшить пальто изъ такого же мѣха.

Пребываніемъ моимъ въ Москвѣ въ августѣ 1863 г. я воспользовался для осмотра Рязанской жел. дороги. По строившемуся ея участку отъ Коломны до Рязани я ѣхалъ въ дрезинѣ. Эта ѣзда была не безопасна, такъ какъ во многихъ мѣстахъ въ насыпяхъ были замѣчательные осадки, а верхнее строеніе дороги было уложено кое-какъ.

Въ сентябрѣ я осматривалъ С.-Петербурго-Варшавскую жел. дорогу. По отъѣздѣ великаго князя Константина Николаевича, намѣстникомъ польскаго царства назначенъ былъ генералъ-адъютантъ графъ Ѳеодоръ Ѳеодоровичъ Бергъ (впослѣдствіи фельдмаршалъ, умершій въ 1874 г.). Со стороны мятежниковъ было покушеніе на его жизнь и на жизнь начальника гражданскаго управленія въ царствѣ графа Велепольскаго, который

вскорѣ выѣхалъ изъ Польши, и на мѣсто его назначенъ былъ жившій въ Парижѣ Н. А. Милютинъ, уволенный въ началѣ 1860 г. отъ должности товарища министра внутреннихъ дѣлъ.

Съ назначеніемъ Милютина начались разныя реформы въ царствѣ, изъ коихъ главныя: улучшеніе быта сельскаго населенія, причемъ уничтожены права землевладѣльцевъ надъ крестьянами, поселенными на ихъ земляхъ, и присоединеніе всѣхъ частей управленія въ царствѣ къ соотвѣтствующимъ министерствамъ Имперіи.

Начальникомъ управленія путей сообщенія въ царствѣ былъ въ это время инженеръ путей сообщенія генералъ-лейтенантъ Э. И. Шуберскій, у котораго я останавливался почти во всѣ мои послѣдующіе пріѣзды въ Варшаву. Бывшій у него начальникомъ этого управленія С. В. Кербедзъ былъ отозванъ вслѣдствіе того, что многіе изъ служившихъ по жел. дорогамъ въ царствѣ были замѣшаны въ возстаніи и собирались для совѣщанія на станцію Варшаво-Вѣнской жел. дороги. Кербедзъ, все это допускавшій, конечно, оправдывался передъ правительствомъ незнаніемъ и, по возвращеніи въ Петербургъ, занялъ прежнія свои мѣста члена совѣта министерства путей сообщенія и члена совѣта управленія главнаго общества жел. дорогъ. Предсѣдателемъ совѣта Варшаво-Вѣнской и Бромбергской жел. дорогъ въ это же время былъ пруссакъ баронъ Мутвицъ; ему и членамъ совѣта пруссакамъ графу Ренару и князю Гогенлоэ принадлежало наибольшее число акцій этихъ дорогъ.

По случаю возстанія въ царствѣ потребовалось на станціяхъ этихъ дорогъ дать войскамъ помѣщеніе; на нѣкоторыхъ пунктахъ устроить новыя станціи, поврежденія путей, дѣлаемыя мятежниками, немедленно исправлять. Сверхъ того увеличился надзоръ за дорогою, и для передвиженія войскъ назначались экстренные поѣзда. Совѣтъ двухъ означенныхъ дорогъ представилъ счетъ убытковъ, понесенныхъ вслѣдствіе возстанія, простиравшійся почти до милліона рублей.

Кербедзъ, ненавидѣвшій пруссаковъ болѣе чѣмъ русскихъ, полагалъ этотъ счетъ преувеличеннымъ, находя, что уплатою менѣе 100 тыс. руб. убытки дорогъ покроются. Для изслѣдованія этого дѣла былъ посланъ въ Варшаву товарищъ главноуправляющаго путями сообщенія Герстфельдъ, который одобрилъ счетъ совѣта съ тѣмъ, что бы онъ былъ представленъ на утвержденіе намѣстника царства. Заключеніе административнаго совѣта польскаго царства было въ пользу представленнаго счета, въ чемъ хозяевамъ жел. дороги помогалъ генералъ-маіоръ Треповъ, бывшій тогда членомъ административнаго совѣта и начальникомъ полицейскаго управленія въ царствѣ (впослѣдствіи генералъ-адъютантъ и С.-Петербургскій градоначальникъ).

Графъ Бергъ представилъ означенное заявленіе на утвержденіе Государя, который приказалъ разсмотрѣть счетъ въ технической комиссіи при главномъ управленіи путей сообщенія и окончательно въ комитетѣ по дѣламъ Царства Польскаго. Расчетъ, сдѣланный въ комиссіи подъ пред-

сѣдательствомъ Герстфельда и при членахъ, среди коихъ были Кербедзъ и я, былъ очень близокъ къ расчету Кербедза. Комитетъ по дѣламъ Царства Польскаго возвысилъ уплату дорогамъ до 300 тысячъ рублей.

Главную роль въ комитетѣ игралъ по этому дѣлу членъ его К. В. Чевкинъ, который мнѣ сказалъ, что хотя комитетъ и согласился съ заключеніемъ технической комиссіи, но положилъ выдать дорогамъ за ихъ убытки 300 тыс. рублей, такъ какъ эта сумма была, по распоряженію Берга, уже уплочена въ видѣ аванса, а не апробовать сдѣланнаго намѣстникомъ распоряженія Чевкинъ находилъ неудобнымъ.

Варшава продолжала имѣть видъ мятежнаго города. Вильна была спокойна. Въ Польшѣ продолжали бродить мятежническія вооруженныя шайки съ жандармами-вѣшателями. Въ сѣверо-западныхъ губерніяхъ онѣ появлялись уже рѣдко. Этого не слѣдуетъ приписывать какой-либо особенности того или другого края или, какъ обыкновенно полагаютъ, болѣе строгимъ наказаніямъ, которымъ подвергались мятежники въ Сѣверо-западномъ краѣ, а собственно мѣрамъ М. Н. Муравьева.

Перечитывая приговоры надъ мятежниками, онъ входилъ во всѣ подробности произведеннаго надъ ними суда и долго ихъ взвѣшивалъ, прежде чѣмъ рѣшался утвердить. Несмотря на это, онъ умѣлъ прослыть злодѣемъ-тираномъ. Впрочемъ, эта репутація могла содѣйствовать скорѣйшему усмиренію мятежа въ сѣверо-западныхъ губерніяхъ. При проѣздѣ моемъ въ концѣ сентября по Варшавской жел. дорогѣ, растущій около нея лѣсъ въ предѣлахъ Польши еще не начинали рубить, тогда какъ въ сѣверо-западныхъ губерніяхъ онъ былъ уже вырубленъ на 150 саж. съ каждой стороны дороги, и вслѣдствіе этого были прекращены поврежденія пути мятежниками. Эта вырубка была произведена безъ особыхъ затрудненій и не дорого стоила. Въ Вильнѣ я провелъ день, въ который праздновали рожденіе Муравьева, и еще нѣсколько дней. Большую часть времени я проводилъ въ его семьѣ, которая тогда собралась въ Вильнѣ. Жена же его и дочь Софья Михайловна Шереметева постоянно жили въ Вильнѣ. У послѣдней было много малолѣтнихъ дѣтей, изъ которыхъ въ слѣдующемъ году умерло трое.

Муравьевъ былъ примѣрный мужъ и отецъ. Дочь его была особенно имъ любима, и онъ былъ очень ласковъ со своими внучатами. Со мною онъ былъ, по обыкновенію, любезенъ, говорилъ о положеніи нашихъ дѣлъ въ Польшѣ и западныхъ губерніяхъ, недоволенъ былъ распоряженіями въ Польшѣ и въ Петербургѣ, въ который, по его словамъ, переселился польскій ржондъ. Онъ очень благодарилъ меня за порядокъ на жел. дорогѣ и находилъ, что инспекція дорсги и полицейское ея управленіе много способствовали къ его водворенію. Я воспользовался этимъ, чтобы просить его ходатайства о награжденіи инспектора дороги Граве, помощника послѣдняго по участку дороги, пролегающему по сѣверо-западнымъ губерніямъ, и инженеровъ, командированныхъ въ эти губерніи по случаю мятежа въ распоряженіе инспектора, а равно начальника полицейскаго

управленія жандармскаго полковника Житкова и подчиненныхъ ему въ этихъ губерніяхъ жандармскихъ офицеровъ.

Всѣ эти лица, за исключеніемъ командированныхъ въ распоряженіе инспектора инженеровъ, получили награды въ апрѣлѣ 1862 г., а потому, по существующимъ законамъ, не могли быть представлены къ наградамъ ранѣе 1864 года. Я затруднялся въ выборѣ награды для Граве: слѣдующая по порядку была корона на имѣвшійся у него орденъ Анны 2 ст., но такъ какъ онъ, вслѣдствіе польскаго возстанія, много трудился по дорогѣ, то я находилъ эту награду недостаточною; представить же его къ Владиміру 3 ст. я не имѣлъ права въ виду закона не давать этой награды тѣмъ, кто не имѣетъ Владиміра 4 ст., а Граве его не имѣлъ. Я рѣшился представить Граве къ Владиміру, предоставивъ назначеніе степени ордена Муравьеву.

По объясненіи ему причины, побудившей меня къ этому, Муравьевъ своеручно выставилъ цифру 3. Вскорѣ его ходатайство было уважено, и я одинъ изъ инспекціи Варшавской дороги остался не награжденнымъ за мои труды по этой дорогѣ во время польскаго возстанія. Мнѣ тогда не пришло въ голову, что я, хотя и получилъ въ апрѣлѣ 1863 г. Анненскую ленту, могъ бы однакоже воспользоваться этимъ представленіемъ Муравьева, который также не подумалъ объ исходатайствованіи мнѣ награды.

По увольненіи его въ апрѣлѣ 1866 г. отъ должности главнаго начальника Сѣверо-западнаго края, жена моя замѣтила женѣ Муравьева, что мужъ послѣдней, наградивъ моихъ подчиненныхъ, не наградилъ меня, а могъ бы доставить мнѣ аренду, въ которой мы нуждаемся. П. В. Муравьева отвѣтила, что такъ какъ мы не жаловались на недостаточность нашего состоянія, то она полагала, что мы вполнѣ обезпечены. Она передала этотъ разговоръ своему мужу, который просилъ Мельникова исходатайствовать мнѣ аренду.

Послѣдній, имѣя въ виду, что я въ томъ же апрѣлѣ 1865 г. получилъ корону къ Аннѣ 1 ст., обѣщался при первомъ представленіи исходатайствовать мнѣ аренду. Въ 1867 г. онъ мнѣ сказалъ, что намѣренъ меня представить къ иной наградѣ. Моя сестра А. И. Викулина, узнавъ объ этомъ, заявила, что подобная награда, вмѣсто Владимірской звѣзды, была бы ей непріятна, и я, въ угожденіе ей, отказался отъ аренды въ пользу лица, болѣе меня нуждающагося, и получилъ означенную звѣзду.

Въ бытность мою въ сентябрѣ 1863 г. въ Вильнѣ, М. Н. Муравьевъ обратилъ мое вниманіе на значительное число польскихъ уроженцевъ, служащихъ на Нижегородской жел. дорогѣ, на дурное веденіе училища, учрежденнаго въ Ковровѣ для дѣтей мастеровыхъ и рабочихъ этой дороги, и въ особенности на сборы, которые на ней дѣлаются безъ разрѣшенія начальства будто бы съ благотворительною цѣлью, а на самомъ дѣлѣ для вспомоществованія польскому возстанію. Польскихъ уроженцевъ дѣйствительно было много на Нижегородской дорогѣ, но этого нельзя было отвратить. При осмотрѣ же училища я не нашелъ вреднаго направленія въ ученіи

дѣтей, хотя смотрительницею училища была польская уроженка, Осмотръ же книгъ, въ которыя записывались добровольныя приношенія служащихъ на дорогѣ и которыхъ мнѣ долго старались не показывать, навелъ и во мнѣ подозрѣніе, что эти приношенія дѣлаются не съ благотворительною, а политическою цѣлью. По донесенію моему объ этомъ Мельникову, запрещенъ впередъ сборъ таковыхъ приношеній, если на него не послѣдовало особаго разрѣшенія подлежащаго начальства.

На станціяхъ жел. дорогъ часто остаются грузы и пассажирскій багажъ, за полученіемъ которыхъ никто не является. По истеченіи опредѣленнаго срока, вызываются ихъ владѣльцы объявленіями въ газетахъ, а если и затѣмъ владѣльцы не явятся за полученіемъ грузовъ и багажа, то они подвергаются продажѣ. По накопленіи таковыхъ на Нижегородской станціи Московско-Нижегородской жел. дороги, осенью 1863 г. они были раскрыты передъ продажею и между ними найденъ чемоданъ, наполненный болѣе 1000 печатныхъ экземпляровъ подложнаго манифеста Императора Александра II отъ 31 марта 1863 г. и прокламацій, отъ того же числа, несуществующаго «временнаго народнаго правленія» подъ наименованіемъ «Земля и Воля», «Свобода вѣроисповѣданія».

Въ манифестѣ объявлялась полная свобода вѣры, потомственное владѣніе крестьянъ землею въ опредѣленномъ размѣрѣ безъ всякой уплаты какъ помѣщикамъ, такъ и государству, уничтоженіе рекрутскихъ наборовъ, возвращеніе солдатъ на родину съ полученіемъ ими земельныхъ надѣловъ, уничтоженіе подушныхъ окладовъ, избраніе народомъ государственнаго совѣта для управленія съ помощью Государя всею русскою землею. Манифестъ кончался словами: «Такова Монаршая воля Наша!»

«Всякій, объявляющій противное и не исполняющій сей Монаршей воли Нашей, есть врагъ Нашъ. Уповаемъ, что преданность народа оградитъ престолъ Нашъ отъ покушеній злонамѣренныхъ людей, не оправдавшихъ Наше Монаршее довѣріе.

«Повелѣваемъ всѣмъ подданнымъ Нашимъ вѣрить одному Нашему Монаршему слову. Если войска, обманываемыя ихъ начальниками, если генералы, губернаторы, посредники осмѣлятся силою сопротивляться сему манифесту, да возстанетъ всякій для защиты даруемой Мною свободы и, не щадя живота, выступитъ на брань со всѣми дерзающими противиться сей волѣ Нашей.

«Да благословитъ Всемогущій Господь Богъ начинанія Наши.

«Съ нами Богъ, разумѣйте языцы и покаряйтеся, яко съ нами Богъ».

Временное народное правленіе, въ своей прокламаціи, объявляетъ, что единственный исходъ изъ злополучнаго состоянія, въ которое поставленъ Русскій народъ, есть открытое возстаніе, и что собранные въ Москвѣ представители всѣхъ сословій признали необходимымъ приступить къ дѣлу немедля, причемъ управленіе всѣмъ краемъ, до его полнаго освобожденія, вручали избранному правленію. Оно объявляетъ всѣмъ полную свободу, отмѣну подушныхъ окладовъ и налоговъ, падающихъ на лица, упра-

зденіе постоянной арміи, возвращеніе солдатъ на родину съ полученіемъ ими земельныхъ надѣловъ, избраніе каждые три года всѣмъ народомъ «Земской думы».

Для успѣха предпринятаго дѣла, правленіе повелѣваетъ: «всѣмъ способнымъ носить оружіе составить ополченіе», предводительствовать поставленнымъ отъ правленія военнымъ старшинамъ, коимъ «всѣ безъ изъятія обязаны безпрекословно повиноваться подъ страхомъ смертной казни»; всѣ власти упразднить, а бразды правленія ввѣрить назначеннымъ народовымъ правленіемъ гражданскимъ старшинамъ; срокъ службы ополченія и гражданскихъ старшинъ ограничить окончательнымъ освобожденіемъ земли русской; послѣдніе должны тогда передать свою власть избраннымъ отъ народа старшинамъ. Прокламація оканчивалась словами: «Никому не ставить въ вину преступленій противъ народа, учиненныхъ до настоящаго времени, и не мстить за оныя. Великодушіе—доблесть, свойственная свободному народу.

«Всякаго, кто бы онъ ни былъ, дерзающаго сопротивляться прямымъ или косвеннымъ образомъ симъ повелѣніямъ Нашимъ со дня объявленія оныхъ, считать измѣнникомъ и предавать такового полевому военному суду».

Инспекторъ Нижегородской жел. дороги Казначеевъ, вмѣстѣ съ начальникомъ жандармскаго полицейскаго управленія дороги, сдѣлали опись означенныхъ бумагъ и отправили ихъ къ Нижегородскому губернскому жандармскому штабъ-офицеру, о чемъ Казначеевъ мнѣ донесъ съ приложеніемъ экземпляра манифеста и прокламаціи.

Еще до полученія мною этого донесенія было извѣстно, что эти манифестъ и прокламація въ большомъ количествѣ разносятся и разбрасываются по деревнямъ, преимущественно приволжскихъ губерній. Но ихъ составители не понимали русскихъ крестьянъ, которые ловили распространителей этихъ документовъ и представляли правительству. Вѣроятно, многіе изъ нихъ были наказаны тогда административнымъ порядкомъ, а если и были судимы, то, по негласности тогдашнихъ судовъ, остались неизвѣстными публикѣ, а въ томъ числѣ и мнѣ, имена составителей и распространителей означенныхъ документовъ, а равно неизвѣстно, какъ велико было ихъ число.

Въ VIII главѣ «Моихъ воспоминаній» я упоминалъ, что непосредственнымъ слѣдствіемъ манифеста 19 февраля 1861 г. относительно моихъ денежныхъ обстоятельствъ было неполученіе оброка съ крестьянъ въ имѣніи моей жены. Въ 1861 г. и 1862 г. я обращался съ жалобами къ министру внутреннихъ дѣлъ, но безуспѣшно, и говорилъ о выкупѣ надѣла крестьянами жены моей съ бывшимъ управляющимъ земскимъ отдѣломъ Яковомъ Александровичемъ Соловьевымъ (впослѣдствіи сенаторомъ), направленіе котораго объяснять все въ пользу крестьянъ и во вредъ помѣщикамъ было извѣстно. Онъ мнѣ объяснилъ, что хоть по положенію объ освобожденіи крестьянъ, жена моя, получавшая по 9 р. ежегоднаго оброка съ души

мужского пола, а равно и всѣ сосѣдніе съ имѣніемъ жены моей помѣщики, также не получающіе послѣ 19 февраля 1861 г. оброковъ съ ихъ крестьянъ, имѣютъ право за крестьянскій надѣлъ въ 5 десятинъ получить при обязательномъ выкупѣ по 120 руб. съ души, но что земля въ ихъ имѣніяхъ очень плоха и не стоитъ 24 руб. за десятину; крестьяне же платятъ оброкъ не доходомъ съ земли, а вырабатывая его своимъ трудомъ; онъ же не полагаетъ, чтобы я принадлежалъ къ числу тѣхъ помѣщиковъ, которые хотятъ, чтобы ихъ крестьяне выкупили не только землю, но и свой трудъ. Принужденіе же крестьянъ платить попрежнему оброки впередъ до выкупа ихъ надѣла не относится до его обязанности, но онъ полагаетъ, что помѣщики, запретивъ послѣ манифеста 19 февраля рубку лѣсовъ крестьянамъ, которые, по его мнѣнію, только этимъ промысломъ могли уплачивать оброки, сами были причиною прекращенія уплаты оброковъ.

Я ему отвѣчалъ, что полученіе оброка почти безнедоимочно въ продолженіе многихъ лѣтъ доказываетъ, что мѣстность, на которой населены крестьяне, доставляетъ имъ удобства къ платежу, и поэтому не слѣдуетъ, при выкупѣ крестьянскихъ надѣловъ, обращать вниманіе только на удобства почвы къ земледѣлію, а и на всѣ другія обстоятельства мѣстности, приносящія выгоды крестьянамъ. Къ этому я присовокупилъ, что его предположенія могли быть предметомъ обсужденія до изданія положенія объ освобожденіи крестьянъ отъ крѣпостной зависимости, но, по утвержденіи этого положенія Верховною властью, остается только приводить его въ исполненіе, въ точности слѣдуя его указаніямъ. Относительно сдѣланнаго будто бы послѣ 19 февраля 1861 г. запрещенія крестьянамъ рубить лѣсъ, я объяснилъ Соловьеву, что имъ никогда не дозволялось его рубить безплатно, за исключеніемъ того, что имъ было нужно для построекъ и починокъ ихъ избъ и для ихъ отопленія, и что въ имѣніи жены моей послѣ 19 февраля 1861 г. никакого измѣненія сдѣлано не было.

Осенью 1862 г. обѣдалъ у меня Нижегородскій губернскій предводитель дворянства П. Д. Стремоуховъ, который сказалъ мнѣ, что онъ вызванъ министромъ внутреннихъ дѣлъ для объясненія по дѣламъ Ветлужскаго края, въ которомъ крестьяне прекратили уплату оброковъ помѣщикамъ, и для опредѣленія стоимости въ немъ крестьянскаго надѣла. Стремоуховъ, будучи помѣщикомъ въ части Нижегородской губерніи, лежащей на правой сторонѣ р. Волги, не имѣлъ понятія о Ветлужскомъ краѣ и, согласно со всѣми помѣщиками нагорной стороны Волги, считалъ этотъ край безплоднымъ и для крестьянъ безвыгоднымъ. Онъ заявилъ мнѣ, что по неплодородію тамошней почвы и бѣдности крестьянъ онъ полагаетъ, что оброкъ съ души въ Ветлужскомъ краѣ не долженъ былъ превышать 6 руб., а затѣмъ выкупъ крестьянскаго надѣла равняется 100 руб. вмѣсто 120, которые слѣдовали по положенію 19 февраля 1861 гсда.

При этомъ расчетѣ я получилъ бы выкупной суммы почти за 1100 крестьянскихъ надѣловъ не 132.000 р., а именно 110.000 р., за исключеніемъ изъ нихъ долга сохранной казнѣ до 81.000 р. и накопившейся въ ней не-

доимки, мнѣ причиталась бы самая незначительная сумма, которую я получилъ бы выкупными свидѣтельствами, стоившими на биржѣ на $^2/_3$ ниже ихъ номинальной цѣны.

Это предположеніе объ ограниченіи выкупной ссуды, высказанное губернскимъ предводителемъ дворянства, долженствовавшимъ защищать помѣщичьи интересы, меня сильно встревожило. Конечно, Стремоуховъ хотѣлъ этимъ угодить своему начальству, и дѣйствительно онъ вскорѣ былъ назначенъ Рязанскимъ губернаторомъ съ производствомъ изъ надворныхъ въ статскіе совѣтники. Въ этой должности онъ велъ себя неприлично во многихъ отношеніяхъ, такъ что, несмотря на поддержку министра внутреннихъ дѣлъ Валуева, былъ вскорѣ отъ нея уволенъ.

Жалобы мои и сосѣднихъ помѣщиковъ побудили министра внутреннихъ дѣлъ назначить комиссію для изслѣдованія причинъ неплатежа оброка крестьянами Ветлужскаго края Нижегородской губерніи и опредѣленія стоимости крестьянскаго надѣла въ этомъ краѣ. Предсѣдателемъ этой комиссіи былъ Левъ Савичъ Маковъ (впослѣдствіи министръ внутреннихъ дѣлъ и членъ Государственнаго Совѣта), а членами служащіе въ Нижегородской губерніи. Ей поручено было о причинахъ неплатежа оброка донести министру, а о стоимости выкупного надѣла сообщить Нижегородскому губернскому по крестьянскимъ дѣламъ присутствію.

Комиссія нашла, что земля, на которой поселены крестьяне, неплодородная (хотя не видала почвы, которая была покрыта толстымъ слоемъ снѣга), но что крестьяне имѣютъ возможность платить оброки, а не платятъ по бездѣйствію мировыхъ посредниковъ. Стоимость выкупного надѣла комиссія опредѣлила только въ нѣкоторыхъ незначительныхъ деревняхъ ниже нормальной.

Непосредственнымъ слѣдствіемъ донесенія комиссіи было назначеніе новыхъ мировыхъ посредниковъ вмѣсто прежнихъ, такъ называемыхъ «красныхъ», съ отдачею послѣднихъ и, между ними, моего шурина В. Н. Левашова подъ судъ, который, впрочемъ, не имѣлъ никакихъ послѣдствій.

Въ участкѣ, въ которомъ было имѣніе моей жены, посредникъ Нѣмчиновъ былъ замѣненъ отставнымъ капитаномъ Зоцомъ (уже умершій).

Въ бытность мою въ августѣ въ Нижнемъ-Новгородѣ я познакомился съ Зоцомъ и его женою, очень живою и энергичною женщиною, имѣвшею большое вліяніе на своего мужа. Зоцъ въ это время только что вступилъ въ должность и назначилъ время, къ которому крестьяне имѣній его мирового участка должны внести оброки и недоимки. Онъ увѣрилъ меня, что его приказаніе будетъ исполнено и что онъ вскорѣ пришлетъ мнѣ значительную сумму.

Дѣйствительно, осенью 1863 г. онъ мнѣ прислалъ въ счетъ оброка и недоимокъ за предыдущіе два года болѣе 18.000 р., причемъ просилъ моего позволенія обождать сборомъ остальной суммы въ виду дѣйствительной бѣдности нѣкоторыхъ крестьянъ, которые, привыкнувъ въ $2^1/_2$ года не

платить оброковъ, ничего не сберегли. Я, конечно, согласился обождать взносъ этой части оброка, тѣмъ болѣе, что нисколько не надѣялся на полученіе недоимокъ и былъ бы доволенъ и тѣмъ, если оброкъ на будущее время вносился бы исправно.

Послѣ разныхъ затрудненій, отклоненіемъ которыхъ я преимущественно обязанъ Зоцу, выкупъ крестьянскаго надѣла утвержденъ 1 ноября 1866 г. Вышеупомянутая сумма болѣе 18.000 р. была прислана Зоцомъ по почтѣ. Когда я прищелъ въ почтамтъ за ея полученіемъ, мнѣ объявили, что она составляетъ очень большой пакетъ изъ кредитныхъ билетовъ мелкаго достоинства, что этотъ пакетъ прорвался и почтовое начальство нашло нужнымъ перевѣрить находящуюся въ немъ сумму, причемъ нашло, какъ выразились почтовые чиновники, лапшу изъ старыхъ мелкихъ кредитныхъ билетовъ. Получивъ эту сумму, я немедля внесъ ее въ Государственный Банкъ, чиновники котораго нашли въ ней фальшивыхъ билетовъ всего на 13 рублей.

Въ концѣ 1863 г. былъ объявленъ первый внутренній съ выигрышами заемъ. Я полагалъ употребить всѣ полученныя мною отъ Зоца деньги на покупку билетовъ этого займа, но содержавшій банкирскую контору отставной инженеръ путей сообщенія подполковникъ Лампе совѣтывалъ мнѣ не дѣлать этого, а купить акціи русскаго общества пароходства и торговли, которыя при номинальной цѣнѣ въ 300 р. стоили тогда 335 р. Я купилъ у него 50 акцій этого общества.

Принятіемъ этого совѣта я значительно увеличилъ свой капиталъ: акціи давали ежегодно значительный дивидендъ и ихъ биржевая цѣна сильно возвышалась. Я очень дурно сдѣлалъ, что не купилъ тогда этихъ акцій на весь имѣвшійся у меня капиталъ, а вмѣсто того купилъ на 10.000 р. билеты 1-го внутренняго займа.

Такимъ образомъ въ началѣ 1864 г. мой капиталъ состоялъ изъ 50 акцій пароходства цѣною 16.750 р., приносившихъ болѣе 1.500 р. ежегоднаго дивиденда, 100 билетовъ 1-го внутренняго займа на 10.000 р., дававшихъ процентами 500 р., и 78 акцій общества Московско-Ярославской жел. дороги по номинальной цѣнѣ на 11.700 р., дававшихъ дивиденда до 700 р., а весь капиталъ мой простирался до 38.500 р., дававшій ежегоднаго дохода около 2.700 р. Сверхъ того, я до 1866 г. получалъ содержанія по службѣ 9.700 р., а съ прекращеніемъ съ 1866 г. содержанія по Новочеркасскому водопроводу по 6.700 р. Настояніями мирового посредника Зоца я въ послѣдніе три года до выкупа крестьянами надѣла 1 ноября 1866 г. получалъ исправно оброкъ съ крестьянъ имѣнія жены моей, простиравшійся за три года до 25 тыс. руб. Изъ нихъ я ничего не вносилъ въ Московскую сохранную казну, въ которой это имѣніе было заложено и въ которой черезъ это росла недоимка.

Общество русскаго пароходства и торговли вскорѣ возвратило акціонерамъ половину номинальной стоимости акцій, вслѣдствіе чего по моимъ 50 акціямъ я получилъ 7.500 р. На получаемыя мною деньги я пріобрѣталъ процентныя бумаги и если бы я попрежнему не издерживалъ болѣе 11.000 р.

въ годъ, то къ 1 ноября 1866 г. мой капиталъ въ акціяхъ и процентныхъ бумагахъ долженъ былъ бы увеличиться почти до 37.000 р. по слѣдующему расчету: сверхъ имѣвшихся у меня къ началу 1864 г. 38.500 р. я получилъ, какъ изложено выше, въ три года содержанія по службѣ 26.000 р., оброчныхъ денегъ 25.000 р., обратно отъ общества пароходства 7.500 р., дохода съ акцій и процентныхъ бумагъ въ 1864 г.—2.700 р., а съ увеличеніемъ моихъ процентныхъ бумагъ въ 1865 г.—4.000 р. и въ 1866 г.—5.500 р.; сверхъ того я получилъ учредительскихъ по Московско-Ярославской жел. дорогѣ 3.300 р., итого 74 тыс. руб. Исключивъ 33 тыс. руб. на прожитокъ, осталась бы 41 тыс., а съ прежними 79.500 р.

Процентныя бумаги покупались ниже пари и въ эти три года ихъ биржевая цѣна значительно увеличилась, въ особенности цѣна акцій русскаго общества пароходства и торговли, которыя я купилъ по 335 р., а, за обратною выдачею 150 р., онѣ обошлись мнѣ по 185 р., тогда какъ биржевая ихъ цѣна въ концѣ 1866 г. была 330 р., такъ что на однѣхъ этихъ акціяхъ я выигралъ 50 (330—185)=7.250 р., а потому въ акціяхъ и процентныхъ бумагахъ я долженъ былъ бы имѣть къ 1 ноября 1866 г. не 79.500 р., а почти 87.000 р. капитала.

Но въ дѣйствительности къ этому времени весь мой капиталъ въ акціяхъ и процентныхъ бумагахъ былъ менѣе 70 тыс. руб. Это доказываетъ, что мы проживали болѣе 11 тыс. р. въ годъ, хотя я, желая для доставленія женѣ моей безбѣдной старости, скопить поболѣе денегъ, никому, даже моей женѣ, не говорилъ объ улучшеніи нашихъ денежныхъ обстоятельствъ, въ надеждѣ этимъ молчаніемъ содѣйствовать тому, чтобы расходы на нашу жизнь не увеличивались. Конечно, эта надежда частію и осуществилась.

Если бы я послушалъ банкира Лампе и на всѣ имѣвшіяся у меня и вновь поступающія деньги купилъ акціи русскаго пароходства и торговли, то имѣлъ бы теперь весьма значительный капиталъ, но я даже изъ возвращенныхъ мнѣ обществомъ русскаго пароходства употребилъ только четвертую часть на покупку 6 акцій этого общества. 1 ноября 1866 г. выдана была выкупная ссуда за крестьянскій надѣлъ въ имѣніи моей жены. Вся ссуда, считая по 120 р. на душу, должна была составлять болѣе 130.000 р., но такъ какъ въ нѣкоторыхъ деревняхъ крестьянскій надѣлъ былъ оцѣненъ ниже, то она простиралась только до 124.998 р. 40 к., по вычетѣ изъ которыхъ 80.520 р. 67 к. капитальнаго долга Московской сохранной казнѣ и накопившейся въ ней недоимки до 21.960 р. 33 к., дѣйствительно выдано, за уплатою на снятіе запрещенія съ имѣнія 3 р. 3%, 22.508 р. 40 к., изъ коихъ выкупными свидѣтельствами 18.450 р. и деньгами 4.058 р. 40 к. Изъ послѣднихъ, по неправильному начету Макарьевскимъ уѣзднымъ казначействомъ недоимокъ на имѣніи, были удержаны 1.132 р. 75 к., но впослѣдствіи, заботами моего хорошаго Нижегородскаго знакомаго Константина Антоновича Шрейдера, деньги, неправильно вычтенныя уѣзднымъ казначействомъ, были мнѣ возвращены. Такимъ образомъ весь мой капиталъ къ началу 1867 г. составлялъ болѣе 92.000 р.

Въ слѣдующей таблицѣ показано его помѣщеніе:

Названіе бумагъ.	Число бумагъ.	Номинальная ихъ стоимость.	Биржевая стоимость въ 1867 г.	Проценты въ годъ по курсу мартъ 1867 г.
		Кредитные рубли.		
Внутренняго 1-го займа.	100	10.000	11.000	500
» 2-го »	18	1.800	1.890	90
Выкупныя свидѣтельства.	3	18.450	12.715	922
Акціи Общества Ярослав. дороги	78	11.700	11.700	819
Акціи Общества пароходства и торговли. .	56	7.400	18.480	1.680
Пай Московскаго Купеческаго Банка. . .	1	5.000	5.000	300
Долгъ В. Н. Левашова	1	4.500	4.500	270
» Барона Н. И. Дельвига.		1.000	1.000	
Акціи главнаго Общества желѣзныхъ дорогъ.	105	13.125	12.180	727
6% облигаціи Американскихъ Штатовъ . .	13	13.970	13.728	1.056
		Кредитн.		
Итого. . . .		59.750	92.393	6.425
		Золотомъ.		
		27.095		

Прибавляя къ 6.425 р. учредительскія по Ярославской жел. дорогѣ, которыхъ было выдано въ 1866 г. 1.300 р., мой ежегодный доходъ простирался до 7.725 р., а съ прибавленіемъ содержанія по службѣ 6.700 р. до 14.425 р. Довольно значительное количество имѣющихся у меня акцій и процентныхъ бумагъ побудили меня въ мартѣ 1867 г. завести книгу для записыванія моего капитала, а потому съ этого времени я имѣю подробныя свѣдѣнія о томъ, какъ увеличивался мой капиталъ, частію вслѣдствіе дѣлаемыхъ сбереженій съ доходовъ, а частію вслѣдствіе возвышенія курса имѣвшихся у меня акцій и процентныхъ бумагъ.

Выше сказано, что, при выкупѣ крестьянскаго надѣла въ имѣніи жены моей, мнѣ было выдано 22.508 р. 40 к. и удержано за недоимку въ сохранной казнѣ 21.960 р. 30 к., такъ что выкупная сумма равнялась 44.468 р. 70 к., 5% съ которой составляютъ 2.223 р. 43 к. Получалъ же я ежегоднаго дохода съ имѣнія болѣе 9.000 р., а, за вычетомъ ежегоднаго взноса въ сохранную казну процентовъ на занятую сумму до 5.000 р., у меня оставалось ежегоднаго дохода около 4.000 р. Слѣдовательно при этой операціи я потерялъ

почти половину дохода съ имѣнія жены моей, не говоря уже о томъ, что, уплачивая проценты въ сохранную казну, погашался сдѣланный въ ней заемъ, такъ что по истеченіи нѣсколькихъ лѣтъ можно было, вновь заложивъ имѣніе, получить значительную сумму, чего нельзя сдѣлать по выкупѣ крестьянскаго надѣла.

Послѣ надѣла осталось во владѣніи жены моей 1367 дес. земли, которыя въ продолженіе двухъ лѣтъ со времени выкупа не приносили никакого дохода, но вводили меня въ разныя хлопоты и въ расходы по уплатѣ поземельныхъ на государственныя и земскія повинности. Старанія мои продать эту землю долго были тщетны. Наконецъ въ 1868 г. шуринъ мой Н. Н. Левашовъ купилъ ее для своей жены за 4.000 р. съ уплатою 1.000 р. немедля, а остальныхъ 3.000 по истеченіи 3 лѣтъ. Въ это время было неправильно наложено запрещеніе на всѣ имѣнія жены моей, снятое въ началѣ только 1872 г., послѣ чего еще въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ заявлялись старшимъ Нижегородскимъ нотаріусомъ разныя затрудненія по совершенію купчей крѣпости на означенную землю. 5% съ 4.000 р., за которые земля запродана, составляютъ 200 р., черезъ что потеря, понесенная отъ выкупа крестьянскаго надѣла въ имѣніи жены моей, нѣсколько уменьшилась.

Комиссія, назначенная министромъ внутреннихъ дѣлъ для осмотра имѣній Ветлужскаго края Нижегородской губерніи, передала свое обслѣдованіе о состояніи выкупленнаго крестьянами надѣла на заключеніе Нижегородскаго губернскаго присутствія. Это присутствіе, состоявшее изъ лицъ, совершенно незнакомыхъ съ положеніемъ Заволжскаго населенія Нижегородской губерніи и считавшихъ его чрезвычайно бѣднымъ, склонялось къ уменьшенію выкупной ссуды по всему Ветлужскому краю, полагая, между прочимъ, этимъ угодить министру внутреннихъ дѣлъ.

Для противодѣйствія этому неправильному и убыточному для помѣщиковъ заключенію осенью 1862 г. пріѣхалъ въ Петербургъ мой свояк графъ Н. С. Толстой. Онъ, конечно, не подвинулъ впередъ дѣла, а передъ отъѣздомъ занялъ у меня нѣсколько сотъ рублей, о которыхъ съ того времени не было помину.

Выкупъ крестьянами надѣла въ моемъ небольшомъ имѣніи Тамбовской губерніи былъ произведенъ безъ особыхъ затрудненій. Со времени его покупки я не увеличивалъ платимаго крестьянами оброка по 6 р. съ души, а такъ какъ по положенію 19 февраля 1861 г. при выкупѣ крестьянскаго надѣла сумма, выдаваемая помѣщикамъ, не должна была превышать суммы, происходящей отъ 6% капитализаціи получаемаго ими оброка, то я и получилъ за каждый крестьянскій надѣлъ только 100 р., а за вычетомъ лежавшаго на имѣніи долга Московской сохранной казнѣ, я получилъ за него менѣе 1.000 р.

Оставшіяся отъ крестьянскаго надѣла нѣсколько десятковъ десятинъ земли я тщетно старался продать: никто не покупалъ такого ничтожнаго количества неплодородной земли.

Моимъ Тамбовскимъ имѣніемъ давно завѣдывалъ совершенно мнѣ незнакомый письмоводитель Елатомскаго предводителя дворянства Василій Ивановичъ Матвѣевъ, не получая никакого вознагражденія. Онъ принялъ на себя и всѣ хлопоты по выкупу крестьянскаго надѣла.

Письма Матвѣева ко мнѣ доказывали, что онъ человѣкъ знающій и способный, а потому, по его просьбѣ, въ началѣ 1873 г. онъ, моими стараніями, опредѣленъ на Моршанско-Сызранскую жел. дорогу; о немъ всѣ очень хорошо относятся. Потерявъ надежду на продажу оставшейся отъ крестьянскаго надѣла земли въ этомъ имѣніи, я подарилъ Матвѣеву, но по какимъ-то затрудненіямъ не совершено никакого акта на уступленную мною землю Матвѣеву, и она продолжаетъ числиться за мною.

Осенью 1863 г. двоюродный братъ мой Н. А. Замятнинъ былъ назначенъ управляющимъ земскимъ отдѣломъ на мѣсто Я. А. Соловьева. По пріѣздѣ его въ Петербургъ, я сказалъ ему, что считаю своею обязанностью передать ему мой взглядъ по двумъ предметамъ, изъ коихъ одинъ относится до него, а другой до меня.

Первый заключался въ совѣтѣ быть поэкономнѣе, тянуть ножку по одежкѣ, такъ какъ жизнь въ Петербургѣ дорога и въ немъ никого ничѣмъ не удивишь. Вслѣдъ затѣмъ я объяснилъ ему положеніе дѣла по выкупу крестьянскаго надѣла въ имѣніи жены моей. Я присовокупилъ, что, зная, какъ многимъ непріятны совѣты, я даю ему мой въ первый и послѣдній разъ, а также никогда не буду болѣе говорить ему о выкупѣ надѣла въ имѣніи жены моей, такъ какъ по его новой должности дѣло по выкупу зависитъ отъ него и его взглядъ на это дѣло можетъ разниться съ моимъ.

По первому предмету Замятнинъ отвѣчалъ мнѣ, что жить приходится одинъ разъ, что онъ любитъ пожить хорошо, а когда не будетъ никакихъ средствъ къ хорошей жизни, то лучше отъ нея избавить себя. Дѣйствительно, онъ жилъ сверхъ своихъ средствъ. По смерти его въ 1868 г. остались два сына, двѣ дочери и нѣсколько десятковъ тысячъ долга. По дѣлу же о выкупѣ крестьянскаго надѣла въ имѣніи жены моей онъ мнѣ помогалъ.

Жившіе въ 1863 г. у насъ на дачѣ сестра моя А. И. Викулина съ дочерью и дядя, А. Г. Замятнинъ, осенью переѣхали въ Петербургъ. Сестра наняла на три мѣсяца меблированную квартиру на Гороховой, между Большою и Малою Морскими. Квартира эта до того не нравилась ея дочери, что послѣдняя умоляла ее бросить уплаченныя деньги. Но сестра выдержала и, проживъ три мѣсяца въ нанятой квартирѣ, переѣхала въ другую, именно въ домъ на углу Караванной и Итальянской улицъ. Послѣдняя была и для жены моей удобнѣе, по близости ея къ нашей квартирѣ и по незначительному числу ступеней лѣстницы, которая вела въ нее. Дядя Замятнинъ нанялъ небольшую квартиру, въ которую скоро пріѣхала изъ деревни его жена съ малолѣтнимъ внукомъ Андреемъ Замятнинымъ.

Зиму 1863—1864 г. я проводилъ въ обществѣ упомянутыхъ родныхъ: сестры моей, старыхъ и молодыхъ Замятниныхъ. Два пасынка моего двою-

роднаго брата Замятнина, Петровскіе, были въ училищѣ правовѣдѣнія. Старшій изъ нихъ Дмитрій, въ послѣднія двѣ зимы до переѣзда его вотчима въ Петербургъ, проводилъ праздничные дни у насъ. Онъ не имѣлъ способностей, но былъ довольно скромный и тихій мальчикъ.

Второй же пасынокъ Сергѣй, избалованный своимъ вотчимомъ и матерью, росъ нахаломъ. Въ юношескомъ возрастѣ онъ былъ очень толстъ, но послѣ выравнялся и сталъ очень хорошъ собою. Онъ, несмотря на всевозможныя протекціи и какое-то подобострастіе директора училища правовѣдѣнія генералъ-лейтенанта Александра Петровича Языкова къ моему двоюродному брату Замятнину, былъ выключенъ изъ училища.

Послѣ смерти матери Петровскаго и ея мужа, жена родного дяди Петровскаго, графа Д. А. Толстого (министръ народнаго просвѣщенія и оберъ-прокуроръ Святѣйшаго Синода), много заботилась объ оставшихся сиротами племянникахъ и племянницахъ, но Сергѣй Петровскій пьянствовалъ и вообще велъ себя такъ дурно, что необходимо было выслать его изъ Петербурга. Онъ былъ опредѣленъ юнкеромъ въ войска, расположенныя въ Туркестанѣ, туда не доѣхалъ и вышелъ въ отставку.

Третій пасынокъ Замятнина, Левъ, былъ въ кадетскомъ корпусѣ, плохо учился и дурно велъ себя. Я потерялъ изъ виду всѣхъ трехъ Петровскихъ. Сыновья моего родного брата Николая, Дмитрій, обучавшійся сначала въ частномъ пансіонѣ Шакѣева, а послѣ въ Александровскомъ лицеѣ, и Борисъ, отданный впослѣдствіи въ Пажескій корпусъ, проводили у насъ праздники. Сверхъ того, въ зиму 1863—1864 г. и въ слѣдующія я посѣщалъ два родныя мнѣ семейства Колесовыхъ, воротившихся изъ-за границы осенью 1863 г., Чевкина, Клейнмихеля, Мельникова, Тютчева, Варнека, Горковенко и другихъ моихъ знакомыхъ и чаще прочихъ Посьета.

Въ зиму 1863—1864 г. пріѣзжали въ Петербургъ мои старые друзья, Алексѣй Ивановичъ Нарышкинъ и Александръ Сергѣевичъ Цуриковъ. Нарышкинъ лѣтомъ 1863 г. лечился въ Германіи. Въ Петербургѣ его встрѣтило извѣстіе о смерти его жены. По отношеніямъ, существовавшимъ между супругами Нарышкиными, можно было полагать, что извѣстіе о смерти жены немного огорчитъ Нарышкина, но вышло противное: изъ веселаго и болтливаго онъ сдѣлался задумчивъ и молчаливъ. Впослѣдствіи онъ нѣсколько разъ еще пріѣзжалъ въ Петербургъ, добиваясь, вслѣдствіе совершенно разстроеннаго состоянія, получить мѣсто въ государственной службѣ, чему мѣшалъ его прапорщичій чинъ.

Состоя членомъ въ Орловскомъ губернскомъ по крестьянскимъ дѣламъ присутствіи, онъ, по ходатайству Н. А. Замятнина, произведенъ въ надворные совѣтники, что давало ему возможность получить на службѣ порядочное назначеніе, но онъ вскорѣ, заболѣвъ наслѣдственною душевною болѣзнію, умеръ. Я лишился въ немъ истиннаго друга, принимавшаго къ сердцу все, до меня касавшееся, чему главнымъ доказательствомъ можетъ служить участіе его въ дѣлѣ моей сестры А. И. Викулиной.

Въ 1863 и 1864 г. другой мой старый другъ Цуриковъ пріѣзжалъ въ Пе-

тербургъ для опредѣленія старшаго сына въ Морской корпусъ и второго въ гвардейскую юнкерскую школу. Цуриковъ, сохранивъ память и даръ краснорѣчія, вовсе не былъ похожъ на молодого моего друга. Онъ чрезвычайно пополнѣлъ, обросъ огромными волосами на головѣ и бородѣ, сдѣлался ханжею и крѣпостникомъ. Онъ умеръ въ Орлѣ почти въ одно время съ Нарышкинымъ. Послѣдняя болѣзнь его была также душевная, доходившая до бѣшенства. Сыновья его во время обученія въ Петербургѣ проводили у насъ праздничные дни. Старшій, скромный и умный мальчикъ, перешелъ изъ Морского корпуса въ Павловское военное училище, вскорѣ вышелъ въ отставку, женился и поселился съ матерью и сестрами въ деревнѣ. Въ пріѣздъ свой въ Петербургъ, онъ былъ у насъ съ своей женою.

Второй сынъ Цурикова, замѣчательный своею красотою, былъ большой шалунъ. За дерзости противъ офицера въ юнкерской школѣ онъ по суду былъ разжалованъ въ рядовые, хотя за доброе сердце и большой умъ онъ очень былъ любимъ своими начальниками и товарищами. Отпущенный изъ полка для свиданія съ матерью, онъ въ ея глазахъ застрѣлился.

Зиму 1863—1864 г. провели въ Петербургѣ постоянный другъ жены моей графиня Александра Николаевна Корніани, урожденная Тютчева, и г-жа Мацнева. Послѣдняя не жила съ мужемъ, человѣкомъ весьма дурной репутаціи. Его родной братъ извѣстенъ былъ своими жестокостями съ крѣпостными людьми и съ своею женою. Жестокости его доходили до того, что онъ голыхъ жену свою и крѣпостныхъ женщинъ запрягалъ въ телѣгу и повѣсилъ одну изъ этихъ женщинъ голую на деревѣ, съ котораго она была снята едва живая.

Этотъ Мацневъ былъ по суду сосланъ въ Сибирь, но, какъ помнится, приговоръ суда не былъ приведенъ въ исполненіе, а Мацневъ былъ оставленъ въ Орловскомъ тюремномъ замкѣ. Братъ его, мужъ нашей знакомой, не доходилъ до такихъ неистовствъ, но былъ лгунъ и дурной мужъ, промотавшій имѣніе свое и жены. Послѣдняя, имѣя двухъ малолѣтнихъ сыновей, оставила мужа и поселилась для воспитанія сыновей въ Швейцаріи. Ея несчастное положеніе и миловидность привлекали къ ней мою жену. Въ зиму 1863—1864 г. она остановилась въ Петербургѣ у насъ. Воротясь за границу, она долго переписывалась съ моею женою, но послѣ вторичнаго ея, черезъ нѣсколько лѣтъ, пріѣзда, она, по своему легкомыслію, разошлась съ женою моею и переписка ихъ прекратилась. Одинъ изъ ея сыновей женился на Орловской помѣщицѣ Ѳеодоровой и въ свои пріѣзды въ Петербургъ постоянно насъ пссѣщалъ; другой же постоянно живетъ за границей.

Графиня Корніани останавливалась у брата своего Николая Николаевича Тютчева (тайнаго совѣтника, члена департамента удѣловъ). Любя страшно Россію, брата своего и мою жену, съ которою была въ постоянной перепискѣ съ 1841 г., времени отъѣзда ея за границу, она не любитъ итальянской аристократіи. Послѣ 1863 г., несмотря на свою болѣзнь и ограниченныя средства, она каждые два года пріѣзжала на нѣсколько мѣсяцевъ

въ Россію, оставляя въ Италіи двухъ сыновей и мужа, умершаго въ 1874 году.

Въ Петербургѣ она часто видалась съ моею женою, въ особенности въ тотъ ея пріѣздъ, когда братъ ея Тютчевъ жилъ съ нами въ одномъ домѣ (Овсянникова на Итальянской).

Рѣдко можно встрѣтить такую умную и добрую женщину, такую любовь къ родинѣ и дружбу, подобную дружбѣ ея и моей жены. Неоднократно по своимъ дѣламъ пріѣзжала въ Петербургъ пріятельница жены моей Александра Николаевна Шубина. Она также посѣщала насъ очень часто.

Осенью 1863 г. пріѣзжала въ Петербургъ Н. Д. Танѣева, которая въ Петербургѣ жила поперемѣнно у моей сестры и у насъ. Впослѣдствіи въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ она ежегодно проводила у насъ въ Петербургѣ или на дачѣ по нѣскольку недѣль. Послѣ 1864 г. ежегодно гостила у насъ недѣли по двѣ лучшій другъ моей жены Е. И. Вельяминова-Зернова. Любя жену мою болѣе всего на свѣтѣ, она пріѣзжала изъ Москвы собственно для свиданія съ нею и почти никуда не выѣзжала, хотя имѣла въ Петербургѣ родныхъ и знакомыхъ.

Въ числѣ нашихъ частыхъ посѣтителей были братья Князевы, въ особенности одинъ изъ нихъ, Семенъ Валерьяновичъ. Онъ, по своей способности къ живописи, ходилъ учиться въ Академію художествъ, а для возможности жить въ Петербургѣ занимался въ моей канцеляріи перепискою бумагъ. Жена моя очень сошлась съ молодою Бизюкиною, очень интересною женщиною, вскорѣ умершею отъ чахотки. Въ ея домѣ Семенъ Князевъ познакомился съ директоромъ канцеляріи министра государственныхъ имуществъ Медемомъ. Въ 1864 г., когда мой секретарь Ренаръ былъ замѣщенъ Ландцертомъ (впослѣдствіи редакторомъ Вѣстника жел. дорогъ и пароходства), Медемъ далъ Князеву мѣсто управляющаго однимъ изъ конфискованныхъ въ Сѣверо-западномъ краѣ имѣній, гдѣ онъ оставался до 1866 года.

Князевыхъ было семнадцать братьевъ и сестеръ. Нѣкоторые изъ братьевъ, обучавшіеся въ Александровскомъ лицеѣ, также бывали у насъ. Старшій изъ нихъ послѣ Семена, Илья, по выходѣ изъ Лицея, сдѣлался нашимъ обыкновеннымъ посѣтителемъ. По просьбѣ моей жены, Н. А. Замятнинъ опредѣлилъ его въ земскій отдѣлъ, откуда онъ перешелъ на Кавказъ, гдѣ служилъ старшимъ совѣтникомъ Кутаисскаго губернскаго правленія.

Я упомянулъ о многихъ нашихъ знакомыхъ, чтобы показать, что мы не имѣли времени скучать, при охотѣ моей и жены моей читать и при значительной дѣятельности моей по службѣ, а ея по веденію домашняго хозяйства.

Въ мартѣ 1863 г. я былъ выбранъ въ члены С.-Петербургскаго англійскаго клуба, что давало мнѣ новое средство къ развлеченію.

По утвержденіи концессіи на устройство жел. дороги отъ Москвы до Севастополя, начали поступать къ Мельникову предложенія объ устрой-

ствѣ жел. дорогъ по разнымъ направленіямъ. Для разсмотрѣнія этихъ предложеній онъ учредилъ, подъ предсѣдательствомъ Герстфельда, комиссію, въ которой я состоялъ членомъ. Она была названа комиссіею для разсмотрѣнія предложеній на постройку частныхъ жел. дорогъ и обсужденія общихъ и важныхъ вопросовъ, касающихся жел. дорогъ.

П. Г. фонъ Дервизъ просилъ уступить ему право на постройку и эксплоатацію жел. дороги отъ Рязани до Козлова съ гарантіею правительства на значительный капиталъ. Я подалъ въ комиссію мнѣніе, что вычисленный Дервизомъ на устройство дороги капиталъ, на который онъ требуетъ правительственной гарантіи, слишкомъ значителенъ, что такъ какъ изысканій между Рязанью и Козловомъ, необходимыхъ для опредѣленія цѣнности жел. дороги, никто не дѣлалъ, то и выходитъ, что правительство и Дервизъ не знаютъ стоимости того, что первое уступаетъ, а послѣдній пріобрѣтаетъ, а потому понятно, что Дервизъ, чтобы не остаться въ убыткѣ, оцѣниваетъ дорогу слишкомъ дорого. Съ тѣхъ поръ я началъ добиваться, чтобы просящіе о дозволеніи строить жел. дороги представляли результаты сдѣланныхъ ими изысканій по направленіямъ дорогъ, чтобы эти результаты были провѣряемы правительственными инженерами и чтобы по тѣмъ направленіямъ, по которымъ правительство предполагаетъ необходимымъ устраивать жел. дороги въ непродолжительномъ времени, немедля было приступлено къ изысканіямъ на средства правительства.

Представленіе предпринимателями жел. дорогъ результата произведенныхъ ими изысканій не было тогда вмѣнено имъ въ обязанность. Я не могъ добиться повѣрки правительственными инженерами тѣхъ изысканій, которыя были представляемы предпринимателями жел. дорогъ, а равно производства изысканій правительственными средствами, несмотря на поданныя мною по этому предмету записки Мельникову, графу Строганову и Чевкину.

Распоряженіе о производствѣ изысканій правительственными средствами послѣдовало только въ 1869 г. при исправлявшемъ должность министра путей сообщенія графѣ В. А. Бобринскомъ.

Въ моемъ мнѣніи противъ предложеннаго Дервизомъ устройства жел. дороги между Рязанью и Козловомъ я возражалъ противъ ея направленія на Козловъ, полагая, что продолженіе Московско-Рязанской дороги должно идти по наивозможно прямому направленію на Саратовъ; продолженіе же на Козловъ вызоветъ впослѣдствіи продолженіе этой дороги на Воронежъ, что было бы противно естественному ходу подвоза грузовъ въ Москву, всегда производившемуся изъ Воронежа черезъ Елецъ и Тулу. Я полагалъ, что жел. дорога между Москвою и Тулою должна служить началомъ трехъ дорогъ, а именно: дороги на Севастополь, уже разрѣшенной, на Одессу черезъ Кіевъ и на Кавказъ черезъ Елецъ и Воронежъ.

Во всякомъ случаѣ я находилъ нужнымъ безотлагательно приступить къ устройству дороги на Орелъ, какъ дороги первостепенной, считая Рязанско-Козловскую дорогу второстепенною. Результаты эксплоатаціи этой

дороги противорѣчатъ моему мнѣнію, но это только потому, что впослѣдствіи ее продолжили черезъ Воронежъ до Ростова и устроили новыя жел. дороги, впадающія въ Рязанско-Ростовскую, именно Грязе-Царицынскую, Грязе-Орловскую, Козлово-Саратовскую, Ряжско-Моршанскую и Ряжско-Вяземскую.

Дервизу въ просьбѣ его объ устройствѣ жел. дороги между Рязанью и Козловомъ сначала было отказано, но впослѣдствіи онъ представилъ результаты своихъ изысканій по этому направленію и, пользуясь покровительствомъ министра финансовъ Рейтерна, получилъ концессію на устройство Рязанско-Козловской дороги, уставъ которой утвержденъ 12 марта 1865 г. По этому уставу допущено устройство земляного полотна дороги въ одинъ путь, а капиталъ съ гарантіею въ $5^1/_{20}\,^0/_0$ правительствомъ опредѣленъ въ 728.500 фун. стер. и 10.800.000 талеровъ, что составляетъ на все протяженіе до $14^1/_2$ милліоновъ руб. мет., а на версту до 73.000 мет. руб. Въ другомъ мѣстѣ я указалъ на благотворное вліяніе, которое произвело устройство Рязанско-Козловской дороги на распространеніе сѣти жел. дорогъ въ Россіи, такъ что нѣтъ повода сожалѣть, что капиталъ, гарантированный на устройство этой дороги, былъ слишкомъ великъ.

Осенью 1863 г. получены были свѣдѣнія, что капиталъ, потребный по Высочайше утвержденной 25 іюля 1863 г. концессіи на устройство жел. дороги между Москвою и Севастополемъ, не будетъ собранъ англійскими учредителями общества этой дороги, несмотря на значительныя льготы, предоставленныя имъ этою концессіею. Въ виду важности этой дороги положено было, не ожидая составленія общества, приступить къ ея устройству казенными средствами съ тѣмъ, чтобы по учрежденіи общества передать ему исполненныя работы. Способъ, которымъ строилась Николаевская дорога, былъ признанъ несостоятельнымъ, преимущественно потому, что распоряженія по ея устройству или исходили отъ центральнаго управленія или, по крайней мѣрѣ, требовали его утвержденія. Во избѣжаніе этого полагалось назначить на мѣстѣ работъ главнаго распорядителя съ правами, которыя давали бы ему возможность дѣйствовать самостоятельно. До приступа къ работамъ необходимо было повѣрить и исправить проектъ жел. дороги отъ Москвы до Орла, составленный главнымъ обществомъ жел. дорогъ. Мельниковъ, дѣлая видъ, что онъ согласенъ съ общественнымъ мнѣніемъ, которое назначало меня въ упомянутые главные распорядители по устройству дороги, поручилъ мнѣ руководить повѣркою и исправленіемъ означеннаго проекта жел. дороги. Исполненіе этого порученія я возложилъ на состоявшаго при мнѣ инженера путей сообщенія капитана Павловскаго.

Вопросъ о мѣстѣ для станціи этой дороги въ Москвѣ не былъ разрѣшенъ. Я полагалъ устроить ее близъ Тверской-Ямской, чтобы она могла служить станціею и для Московско-Смоленской жел. дороги, устройство которой не могло замедлиться. Мостъ черезъ р. Москву выше столицы былъ бы незначителенъ и могъ бы служить для обѣихъ дорогъ. Сверхъ того, соединеніе станціи Николаевской дороги съ предположенною мною стан-

ціею для южной дороги было удобно. Все это я поручилъ Павловскому изучить подробно на мѣстѣ.

Первая жел. дорога въ Россіи была устроена акціонернымъ обществомъ между Петербургомъ, Царскимъ Селомъ и Павловскомъ. Она открыта для движенія 4 апрѣля 1838 г. Предсѣдателемъ правленія этого общества былъ до 1859 г. включительно самый близкій человѣкъ къ Императору Николаю Павловичу графъ, впослѣдствіи князь А. Ѳ. Орловъ, бывшій шефомъ жандармовъ, а впослѣдствіи предсѣдателемъ Государственнаго Совѣта. Въ числѣ членовъ этого правленія находился сначала одинъ изъ учредителей общества графъ А. А. Бобринскій, а впослѣдствіи А. И. Сабуровъ. Они оба принадлежали къ высшему Петербургскому обществу. Управляющимъ дорогою въ 1847 г. былъ инженеръ подполковникъ Ф. И. Таубе. Управленіе дорогою шло патріархально: Таубе угождалъ правленію, а оно не могло имъ нахвалиться. Главныя заботы дороги состояли въ доставленіи удобнаго проѣзда не только Императорской фамиліи, но и всѣмъ петербургскимъ сановникамъ.

Акціонеры, недовольные ходомъ дѣлъ по дорогѣ, не смѣли выразить своего неудовольствія противъ правленія, котораго предсѣдателемъ былъ Орловъ. Проѣзжавшіе по дорогѣ были въ томъ же положеніи, и сверхъ того, до открытія 1 ноября 1851 г. движенія по Николаевской жел. дорогѣ, не было въ Россіи жел. дорогъ для сравненія съ Царскосельскою.

Я уже говорилъ, что послѣ Парижскаго мира 1856 г. языки развязались. Неудовольствія акціонеровъ и проѣзжающихъ по Царскосельской дорогѣ начали высказываться въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ этой дороги и въ періодическихъ изданіяхъ. Это побудило всѣхъ прежнихъ директоровъ выйти въ 1859 г. изъ правленія, а вмѣстѣ съ ними и Таубе оставилъ мѣсто управляющаго дорогою. Новыми директорами правленія были избраны И. И. Кабатъ (лейбъ-окулистъ), В. П. Ефремовъ (впослѣдствіи предсѣдатель Царскосельской дороги), П. И. Лампе, отставной инженеръ путей сообщенія, имѣвшій банкирскую контору подлѣ Казанскаго моста, и баронъ Виттенгеймъ. Управляющимъ дорогою былъ назначенъ инженеръ путей сообщенія Андрей Николаевичъ Тесминъ (впослѣдствіи директоръ С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги).

Положеніе Царскосельской дороги, по недостаточности подвижного состава, при постоянно усиливающемся по ней движеніи, и по недостаточности ремонта въ продолженіе слишкомъ 20 лѣтъ со времени ея открытія, было незавидное. Новое правленіе старалось представить его въ самомъ дурномъ видѣ. Не смѣя гласно нападать на прежнее правленіе, котораго предсѣдателемъ былъ Орловъ, бывшій въ 1860 г. еще предсѣдателемъ Государственнаго Совѣта, всѣ нападенія обрушились на Таубе, который впрочемъ дѣйствительно былъ главнымъ, если не единственнымъ распорядителемъ на дорогѣ. На него обвиненія посыпались въ разныхъ періодическихъ изданіяхъ. Его обвиняли въ злоупотребленіяхъ, которыхъ, по моему убѣжденію, не было, а было только неизвинительное,

безцеремонное распоряженіе дорогою, принадлежащею акціонерному обществу.

Обращали особенное вниманіе на то, что Таубе выстроилъ большой домъ у Аларчина моста, тогда какъ всѣмъ было извѣстно, что онъ былъ человѣкъ безъ всякихъ средствъ. Но онъ построилъ этотъ домъ на деньги, нажитыя совершенно независимо отъ управленія Царскосельскою дорогою.

Большая часть статей противъ Таубе писалась однимъ изъ новыхъ директоровъ правленія Царскосельской дороги, барономъ Виттенгеймомъ, человѣкомъ болѣе чѣмъ сомнительной честности и лично враждебнымъ Таубе за то, что послѣдній изловилъ его въ бытность управляющимъ дорогою, когда онъ, не взявъ билета на проѣздъ, садился въ вагонъ.

Прежнее правленіе, конечно, дѣйствовало дурно, но честно; за новое же, въ которомъ Виттенгеймъ былъ членомъ, трудно поручиться въ этомъ отношеніи. Къ сожалѣнію, мы большею частью не умѣемъ цѣнить честныхъ людей и, видя только одну сторону, а именно апатичность ихъ дѣйствій, вмѣсто того чтобы ограничиться придачею имъ энергіи, своимъ невыносимымъ для честныхъ людей образомъ дѣйствій заставляемъ ихъ оставлять занимаемыя ими должности, а вмѣсто ихъ выбираемъ людей нечестныхъ. Въ первомъ бывшемъ при новомъ составѣ правленія общемъ собраніи акціонеровъ, правленіе представило обществу о дурномъ положеніи дороги, выражая при этомъ надежду, что доходы дороги увеличатся, ибо оно (правленіе) употребило всѣ усилія, чтобы доставить публикѣ удобство и тѣмъ увеличить число пассажировъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ будетъ строго наблюдать, чтобы вовсе прекратить даровой проѣздъ по дорогѣ, значительно распространившійся: какъ видно изъ отчета за 1859 г., фрейбилетовъ было выдано въ томъ году 13.798, на какіе классы экипажей и на какую станцію они употреблены были, контролировать невозможно, ибо весьма много билетовъ, поступившихъ въ кассы отъ публики, имѣютъ собственноручныя передѣлки подполковника Таубе и именно: изъ 3-го класса передѣланы имъ въ 1-ый классъ; на выданныхъ для проѣзда между Царскимъ Селомъ и Павловскомъ подполковникъ Таубе зачеркивалъ слова: «въ Павловскъ», и писалъ своею рукою «въ Петербургъ». Кромѣ того выдавалъ еще билеты за половинную цѣну. По фрейбилетамъ могли ѣздить всѣ тѣ, кто ихъ представлялъ, и выдавались сни лицамъ, даже вовсе не имѣющимъ отношенія къ дорогѣ. Далѣе, говоря о разныхъ удобствахъ, предоставленныхъ новымъ правленіемъ публикѣ, оно пояснило слѣдующее:

«Что же касается до устройства скамеекъ въ 3-мъ классѣ, то мы ввели ее (т.-е. мѣру) окончательно, какъ необходимую потребность, хотя мѣра эта и признана была прежнимъ правленіемъ невыгодною, на основаніи донесенія г. подполковника Таубе отъ 24 сентября 1859 г. за № 293, въ которомъ онъ объясняетъ слѣдующее:

1. Имѣющіеся вагоны 3-го класса, вмѣщающіе въ себѣ до 100 человѣкъ, по сдѣланіи скамеекъ не будутъ вмѣщать болѣе 50 человѣкъ.

2. Такъ какъ число пассажировъ 3-го класса бываетъ всегда значительное и составляетъ почти половину всѣхъ ѣдущихъ въ поѣздѣ, то со сдѣланіемъ скамеекъ, при уменьшенной вмѣстительности вагоновъ 3-го класса, число оныхъ должно будетъ необходимо увеличить. Сіе послѣднее обстоятельство будетъ имѣть неминуемое вліяніе на скорость движенія поѣзда, по малосильности нашихъ паровозовъ и вслѣдствіе многихъ кривыхъ изгибовъ, находящихся на дорогѣ и без того уже затрудняющихъ слѣдованіе поѣздовъ въ большомъ составѣ.

3. Со сдѣланіемъ означенныхъ скамеекъ, весьма многіе изъ пассажировъ, ѣдущихъ теперь во 2-мъ классѣ, будутъ ѣздить въ 3-мъ, чѣмъ причинится не малый ущербъ ежедневной выручкѣ.

4. Издержки по постройкѣ новыхъ прибавочныхъ вагоновъ 3-го класса, которыхъ понадобится сдѣлать не менѣе 4-хъ, будутъ простираться до 10 тыс. р. сер.».

Таубе не понялъ, что въ 1859 г. нельзя относиться къ публикѣ, какъ относились къ ней въ продолженіе 20-лѣтняго существованія дороги. Въ наполненныхъ ложью журнальныхъ статьяхъ о злоупотребленіяхъ Таубе по управленію дорогою, помню я разсказъ о томъ, что на одномъ и томъ же счетѣ была произведена уплата за дрова, поставленныя на дорогу и для отопленія дома Таубе, изъ чего выводилось, что онъ жегъ въ своемъ домѣ дрова, принадлежащія дорогѣ. Но этотъ выводъ натянутый: конечно, Таубе платилъ особо за дрова для своего дома, но приведенный фактъ доказываетъ безцеремонность въ веденіи счетоводства, которую я нисколько не оправдываю.

Присутствіе человѣка, подобнаго Виттенгейму, въ числѣ членовъ правленія Царскосельской дороги должно было повести къ распрямъ въ немъ. Кабатъ и Лампе, какъ честные дѣятели, не могли съ нимъ ужиться; Ефремовъ же принялъ его сторону, и первые два должны были удалиться. Вновь образовавшееся правленіе изъ Ефремова, Виттенгейма и вновь избранныхъ двухъ директоровъ, начало притѣснять управляющаго дорогою Тесмина, обвинять его въ пьянствѣ въ виду того, что онъ, за нѣсколько передъ этимъ лѣтъ, былъ извѣстенъ за любителя выпить. Но въ настоящее время это обвиненіе было несправедливо. Я принялъ участіе въ положеніи Тесмина, но не могъ удержать его на мѣстѣ, такъ какъ хотя управляющіе Царскосельскою дорогою назначаются министерствомъ путей сообщенія, но содержаніе имъ назначается по представленію правленія общимъ собраніемъ акціонеровъ.

На мѣсто Тесмина былъ назначенъ бывшій директоръ Нижегородской жел. дороги Н. Н. Петерсъ, котораго, по полученіи имъ мѣста при постройкѣ Кіево-Балтской жел. дороги, замѣнилъ служившій до того времени на Варшавской жел. дорогѣ инженеръ Василій Васильевичъ Корвинъ-Круковскій. Въ правленіи Царскосельской дороги продолжаются распри, для прекращенія которыхъ потребовалось даже мое, какъ главнаго инспектора частныхъ жел. дорогъ, вмѣшательство.

Сверхъ того, на общемъ собраніи акціонеровъ въ 1863 г. я обратилъ вниманіе, что по уставу общества Царскосельской жел. дороги ежегодно долженъ выбывать одинъ изъ директоровъ правленія, а на мѣсто его избираться общимъ собраніемъ новый директоръ, чего правленіе не исполняетъ (оно желало продолжить безконечно свою несмѣняемость), а потому я потребовалъ немедленнаго увольненія по жребію одного изъ директоровъ. Никто изъ нихъ не желалъ оставить мѣста директора, но принужденные исполнить мое законное требованіе, они рѣшились подать всѣ въ отставку, вслѣдствіе чего была произведена немедленно баллотировка, по которой избраны вновь въ директора тѣ же лица.

Они рѣшились на эту баллотировку всѣхъ четырехъ директоровъ, потому что не довѣряли другъ другу, опасаясь, что если оставитъ мѣсто только одинъ изъ директоровъ, какъ я этого требовалъ, то онъ не будетъ избранъ вновь. Эти директора, на основаніи измѣненнаго 28 февраля 1864 г. устава дороги, оставались на своихъ мѣстахъ еще четыре года, и только въ общемъ собраніи акціонеровъ 14 апрѣля 1868 г. происходила баллотировка новыхъ директоровъ, въ числѣ коихъ вновь выбаллотированы два прежніе, въ томъ числѣ Ефремовъ, и выбыли два прежніе директора, въ ихъ числѣ Виттенгеймъ.

Въ концѣ апрѣля 1864 г. я поѣхалъ въ Москву для осмотра изысканій по южной жел. дорогѣ, производимыхъ Павловскимъ, для присутствованія въ общихъ собраніяхъ Московско-Рязанской и Ярославской жел. дорогъ и для осмотра ихъ, а равно Нижегородской жел. дороги. Осмотръ Московско-Рязанской дороги былъ произведенъ 1 мая. Въ послѣдующіе годы съ 1864 по 1868 г. включительно мнѣ случалось осматривать эту дорогу постоянно 1 мая, что было замѣчено управляющимъ этою дорогою военнымъ инженеръ-капитаномъ Николаемъ Ивановичемъ Ильинымъ, большимъ мастеромъ лицомъ товаръ продать. Съ этою цѣлью онъ готовъ былъ обманывать инспектирующаго дорогу, называя этотъ обманъ коммерціею, вслѣдствіе чего товарищи дали ему прозвище: «коммерція».

Здоровье моей жены было давно разстроено. Я очень толстѣлъ. По утрамъ слизы причиняли сильный кашель, производившій круженіе въ головѣ. Медики совѣтовали намъ отправиться на воды, женѣ во Франценсбадъ, а мнѣ въ Карлсбадъ. Мы рѣшили ѣхать вмѣстѣ съ тѣмъ, что жена проведетъ время моего леченія со мною въ Карлсбадѣ, а затѣмъ поѣдетъ лечиться въ Франценсбадъ; я же во время ея леченія осмотрю европейскія жел. дороги. Незадолго передъ этимъ вышло постановленіе, чтобы просящіе объ увольненіи за границу для излеченія болѣзни представляли медицинское свидѣтельство на гербовомъ листѣ 5-рублеваго достоинства, которое мнѣ и было выдано главнымъ докторомъ вѣдомства путей сообщенія Фейэтнеромъ.

На заграничныхъ водахъ я узналъ, что, при полученіи отпусковъ на минеральныя воды, никто не бралъ такихъ свидѣтельствъ, а потому и я въ слѣдующія мои поѣздки на воды болѣе о свидѣтельствахъ не заботился.

Много существуетъ у насъ постановленій и гораздо важнѣйшихъ, которыя никѣмъ не исполняются. Представляя выданное мнѣ медицинское свидѣтельство Мельникову, я сказалъ ему, что буду лечиться всего одинъ мѣсяцъ, а другой употреблю съ пользою для службы на осмотръ европейскихъ жел. дорогъ, и потому просилъ сохранить мнѣ на время отпуска мое содержаніе, за исключеніемъ разъѣздныхъ денегъ. Тогда не производилось вычета содержанія только тѣмъ, кто пользовался 28-дневнымъ отпускомъ, а потому Мельниковъ съ трудомъ согласился исходатайствовать мнѣ просимое мною содержаніе Когда же я, употребивъ полтора мѣсяца на леченіе, просилъ объ отдаленіи срока моего отпуска еще на мѣсяцъ, съ сохраненіемъ содержанія, то мнѣ дозволено было просрочить, но содержанія не дали. Взявшій одновременно со мною заграничный отпускъ только на 28 дней, состоявшій при мнѣ инженеръ-поручикъ Зальманъ, по истеченіи срока отпуска взялъ свидѣтельство Вѣнскаго врача о болѣзни, стоившее ему нѣсколько гульденовъ, и пробывъ за границею почти столько же, сколько и я, получилъ содержаніе за все время, которое онъ провелъ въ отпуску.

Ясно, что большая часть служащихъ, не желая терять своего содержанія, употребляли разныя средства, чтобы обманывать правительство; желавшіе же дѣйствовать правильно оставались безъ содержанія.

Въ слѣдующемъ году, когда я просилъ объ отпускѣ на минеральныя воды на срокъ большій, чѣмъ на 28 дней, съ сохраненіемъ содержанія, Мельниковъ съ какой-то злобной усмѣшкой отказалъ, утверждая, что подобныя ходатайства воспрещены Государемъ. Дѣйствительно, это воспрещеніе существовало, но всѣ министры обходили его тѣмъ, что испрашивали отправляющимся въ отпускъ для излеченія болѣзни пособія, по меньшей мѣрѣ равнявшіяся содержанію увольняемаго въ отпускъ. Одинъ Мельниковъ не дѣлалъ этого для меня. Всѣ же мои знакомые, хотя бы и менѣе меня заслуженные и даже имѣвшіе состояніе, говорили мнѣ, что пользуются означеннымъ пособіемъ, и не хотѣли вѣрить, что я ничего не получалъ на поѣздку для леченія.

Съ нами поѣхала за границу давнишняя пріятельница жены моей, Маргарита Францовна Смитъ. Она почти за десять лѣтъ передъ этимъ поступила въ Москвѣ гувернанткою къ дочерямъ артиллерійскаго генерала Корвинъ-Круковскаго (женатаго на Эйлеръ), который по выходѣ въ отставку поселился въ своемъ псковскомъ имѣніи.

Круковскіе по зимамъ бывали въ Петербургѣ. Въ зиму 1863—1864 г. М. Ф. Смитъ согласилась взять на лѣто трехмѣсячный отпускъ для сопровожденія моей жены за границу. Мы выѣхали изъ Петербурга 10 мая. Управленіе С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогою дало намъ прекрасный вагонъ для удобнаго путешествія. Мы отдохнули въ Кенигсбергѣ, въ гостиницѣ Сан-суси, вблизи отъ станціи жел. дороги. Ночлегъ и столъ были очень хороши. Въ Берлинѣ мы остановились въ Hôtel d'Angleterre, въ очень хорошемъ номерѣ нижняго этажа. Погода стояла дождливая и

холодная, и мы не рѣшались ѣхать на воды и провели въ Берлинѣ цѣлую недѣлю.

Я воспользовался этимъ временемъ для новаго осмотра Берлинскихъ достопримѣчательностей, для сшитія себѣ статскаго платья и для свиданія съ знакомыми: фонъ Унруэ, Борзигомъ и пр. Ѣдущему за границу русскому военному, не имѣющему, подобно мнѣ, понятія, что и какъ носятъ, лучше шить платье въ Петербургѣ, потому что въ Берлинѣ едва ли оно обойдется дешевле. Сверхъ того, онъ не добьется желаемаго покроя и ему навяжутъ такіе костюмы, которыхъ ему вовсе не нужно. Такъ и мнѣ сшили платье изъ тонкаго сукна и снабдили меня какимъ-то зефирнымъ пальто, въ виду того, что я отправляюсь на югъ, а я жестоко зябъ въ Карлсбадѣ, несмотря на то, что надѣвалъ на себя всѣ мои пальто за разъ. Только при концѣ сезона догадался я, что можно было ограничиться однимъ пальто изъ толстой матеріи, и купилъ въ Карлсбадѣ дурно на мнѣ сидѣвшее пальто изъ матеріи, называемой діагональю.

Чевкинъ просилъ меня заѣхать въ Берлинѣ къ родной сестрѣ его по матери, княгинѣ Ханджіери, урожденной Глазенапъ. Она была вдова Ханджіери, происходившаго отъ знаменитой фамиліи, русскаго драгомана при турецкомъ посольствѣ, оказавшаго значительныя услуги Россіи.

Послѣ его смерти, находя климатъ Петербурга невыносимымъ для здоровья, она поселилась въ Берлинѣ со своимъ единственнымъ сыномъ, который сдѣлался прусскимъ подданнымъ, совершеннымъ пруссакомъ, и въ 1869 г. онъ уже былъ членомъ палаты господъ.

Въ проѣздъ мой черезъ Берлинъ въ 1864 г. я обѣдалъ у княгини Ханджіери, а она сдѣлала визитъ моей женѣ, которая, не принявъ ея и испугавшись новаго знакомства, поспѣшила на другой день послѣ визита выѣхать изъ Берлина. Погода продолжала быть отвратительною и, не сдѣлай княгиня Ханджіери визита женѣ моей, мы еще долго бы пробыли въ Берлинѣ въ ожиданіи лучшей погоды. При этомъ не могу не упомянуть объ уваженіи, которое я питалъ къ Чевкину за его вполнѣ русскій образъ мыслей, тогда какъ можно было ожидать совершенно противнаго отъ его воспитанія на французскій манеръ и нѣкоторое время у іезуитовъ, отъ женитьбы на католичкѣ, австрійской итальянкѣ, воспитавшейся въ Варшавѣ, и отъ его родства съ Поляками, такъ какъ его вотчимъ былъ Полякъ. Его братъ Александръ Владиміровичъ Чевкинъ живетъ постоянно за границей и женатъ на венгеркѣ, а о его сестрѣ пруссачкѣ уже упомянуто.

Желѣзная дорога изъ Берлина въ Карлсбадъ кончалась въ Шварценбергѣ, гдѣ мы переночевали въ сносной гостиницѣ, но всю ночь зябли. Отъ Шварценберга до Карлсбада верстъ 50, которыя мы проѣхали въ нанятой крытой пролеткѣ по узкой дорогѣ съ очень крутыми спусками. Большую часть дороги лошади шли шагомъ. Дорога была безпокойна для моей больной жены, въ особенности страдавшей ногами.

Въ Карлсбадѣ мы остановились въ Hôtel de Russie въ трехъ комнатахъ, изъ коихъ одна была очень мала, безъ печи и камина. Я въ ней ночью

зябъ. Комнаты были въ бэль-этажѣ (1-r Stok): жена не могла ходить по лѣстницамъ, и потому я занялся отысканіемъ квартиры въ нижнемъ этажѣ, но ихъ было мало и онѣ большею частію были сыры. Найдя квартиру, казавшуюся годною, мы сказали ея хозяйкѣ, что возьмемъ ее. Но, подумавъ, что она слишкомъ мала, мы черезъ полчаса послали отказъ. Хозяйка дома потребовала недѣльной уплаты за осмотрѣнную нами квартиру, угрожая жаловаться городскому начальству, которое, согласно существующимъ постановленіямъ, заставитъ насъ уплатить за весь сезонъ леченія, не менѣе какъ за три недѣли.

Замѣчательно, что хозяева тѣхъ квартиръ, которыя мы не находили для себя удобными, выказывали намъ свое неудовольствіе и впослѣдствіи, при встрѣчахъ со мною, отворачивались. Наконецъ, мы поселились въ комнатахъ нижняго этажа гостиницы, называемой теперь «Zum zwei Deutschen Monarchen», причемъ мы обязались изъ нея выѣхать передъ пріѣздомъ Прусскаго короля; намъ же къ этому времени обѣщались очистить нижній этажъ въ Hôtel de Russie.

Комнаты, занятыя нами, были очень сыры, какъ большая часть нижнихъ этажей домовъ Карлсбада, стоящихъ на набережной р. Тепель, выходящей часто изъ береговъ. По пріѣздѣ Прусскаго короля, эти комнаты были заняты графинею (фамиліи не помню), очень видною и нѣкогда красивою женщиною.

Въ нижнемъ этажѣ Hôtel de Russie было всего три комнаты: пріемная, спальня и маленькая комната для горничной. Я для ночлега взялъ номеръ во 2-мъ этажѣ. Помѣщеніе моей жены было сыро, хотя и менѣе прежняго. Запахъ въ комнатахъ былъ непріятный и отъ не чистой воды р. Тепель, и отъ стоявшихъ въ то время передъ окошками гостиницы въ большомъ количествѣ экипажей съ лошадьми, нанимаемыхъ для переѣзда до другихъ богемскихъ минеральныхъ водъ, или до ближайшихъ станцій жел. дорогъ.

Намъ совѣтовали обратиться въ Карлсбадѣ къ доктору Зегену, профессору Вѣнскаго университета, какъ единственному ученому медику на Карлсбадскихъ водахъ. Я былъ у него и пригласилъ посѣщать насъ, что Зегенъ исполнялъ весьма аккуратно по два раза въ недѣлю, а когда моя жена заболѣвала, бывалъ и чаще. Уже и тогда многіе жаловались на небрежность Зегена, на его корыстолюбіе и дерзости, но со мною Зегенъ постоянно былъ одинаковъ. Плата моя ему была небольшая: въ первый пріѣздъ, когда я былъ съ женою, я далъ ему 100 гульденовъ за сезонъ, а въ слѣдующіе пріѣзды, когда пріѣзжалъ одинъ, давалъ по 50 гульденовъ.

Конечно, онъ не имѣлъ надобности терять для меня свое время, такъ какъ я особой болѣзни не имѣлъ, и онъ ограничивался назначеніемъ числа стакановъ минеральной воды, которые я долженъ пить. Небрежность Зегена къ больнымъ понятна по огромному числу паціентовъ, дерзость ничѣмъ не объясняется, а корыстолюбіе—порокъ довольно общій у медиковъ, въ особенности нѣмецкихъ, и тѣмъ болѣе водяныхъ. Есть также и

паціенты съ невозможными требованіями отъ доктора и вмѣстѣ съ тѣмъ платящіе имъ слишкомъ мало. Такъ, одинъ изъ наибогатѣйшихъ людей въ Россіи, умершій Лазаревъ, находилъ достаточнымъ платить доктору отъ 16 до 20 гульденовъ за сезонъ, считая по два гульдена за визитъ. Многіе осуждали Зегена за то, что въ 1864 г., получивъ, помнится, 400 гульденовъ за леченіе великой княгини Маріи Николаевны, онъ возвратилъ эти деньги въ ея контору, находя плату недостаточною. Но если принять во вниманіе, что онъ бывалъ у великой княгини ежедневно и часто долженъ былъ ожидать ея выхода, то нельзя признать означенную плату со стороны русской великой княгини достаточною. Въ Карлсбадѣ докторовъ много и всѣ, за исключеніемъ Зегена, очень хлопочутъ о практикѣ. Въ 1864 г. особенно объ этомъ хлопоталъ докторъ Шнее, воспитывавшійся въ Россіи и говорившій по-русски, что ему доставляло практику между русскимъ купечествомъ, отъ котораго онъ получалъ хорошіе куши за леченіе.

Доктора въ Карлсбадѣ разъѣзжали въ каретахъ безъ дверецъ. Шнее въ 1864 г. дѣлалъ свои визиты пѣшкомъ, а теперь разъѣзжаетъ въ экипажѣ, едва ли не лучшемъ въ Карлсбадѣ. Вообще корыстолюбіе нѣмецкихъ докторовъ превосходитъ всякое вѣроятіе, и я могъ бы привести этому много доказательствъ. Ограничусь слѣдующимъ: мой старый другъ А. И. Нарышкинъ пилъ въ 1863 г. воды въ Маріенбадѣ, гдѣ сошелся съ семействомъ своего доктора, такъ что проводилъ съ нимъ большую часть дня. Уѣзжая, онъ заплатилъ доктору болѣе, чѣмъ обыкновенно платятъ. По возвращеніи въ Орелъ, ему, какъ пробывшему въ отпуску болѣе 29 дней, не выдали жалованья по занимаемому имъ мѣсту члена губернскаго по крестьянскимъ дѣламъ присутствія, но обѣщались выдать его по представленіи свидѣтельства отъ Маріенбадскаго доктора о томъ, что Нарышкинъ оставался въ Маріенбадѣ по болѣзни.

Сынъ его Александръ былъ въ 1864 г. за границей и по порученію отца просилъ доктора, который лечилъ послѣдняго, о подписаніи заблаговременно имъ приготовленнаго свидѣтельства о пребываніи его отца въ Маріенбадѣ по болѣзни. Докторъ отказалъ ему наотрѣзъ и грубо сказалъ, что онъ не обязанъ подписывать свидѣтельства о болѣзни. Молодому Нарышкину посовѣтывали снова явиться къ доктору съ свидѣтельствомъ, причемъ немедля вложить ему въ руку отъ 5 до 10 гульденовъ. Какъ только Нарышкинъ это исполнилъ, докторъ немедля подписалъ свидѣтельство.

Зегенъ предписалъ мнѣ начать съ двухъ стакановъ источника «Мюльбрунъ», потомъ постепенно увеличивать число стакановъ, перейти на источникъ «Шпрудель», такъ что въ срединѣ курса леченія я каждое утро пилъ по восьми стакановъ изъ обоихъ источниковъ, а окончилъ двумя стаканами Мюльбруна.

Начиналъ я пить воды въ 6 час. утра при постоянныхъ холодѣ и дождѣ, отъ которыхъ не было другой защиты, кромѣ зонтика, весьма неудобнаго посрединѣ толпы въ узкой улицѣ, на которой находились многіе источники, и въ ихъ числѣ наиболѣе посѣщаемые Мюльбрунъ и Марктбрунъ. Передъ

первымъ изъ нихъ была весьма ветхая крытая деревянная галлерея, на заднюю часть которой надо было входить по высокой дурно устроенной лѣстницѣ. Подъ этою частью галлереи были устроены ничѣмъ не промываемыя отхожія мѣста, вообще дурно содержимыя и издававшія зловоніе.

Между тѣмъ для полученія стакана Мюльбруна къ этому источнику подходили въ два ряда, которые въ извѣстные часы тянулись во всю длину галлереи, такъ что необходимо было для каждаго стакана подниматься по высокой лѣстницѣ и идти по зловонной галлереѣ шагъ за шагомъ, на что требовалось каждый разъ около 10 минутъ.

Надъ Шпруделемъ устроена была небольшая крытая деревянная галлерея, въ которой въ дождливое время было очень тѣсно, что вообще непріятно, а въ особенности проглотивъ стаканъ горячей воды слишкомъ въ 60° по Р. и при встрѣчѣ съ множествомъ весьма нечистоплотныхъ жидовъ и жидовокъ.

Зегенъ предписалъ мнѣ брать ванны черезъ день. Въ то время только начали строить такъ называемый кургаузъ, ваннъ было недостаточно, и нельзя было ихъ имѣть въ наиболѣе удобные часы. Я бралъ ихъ въ заведеніи противъ источника Мюльбруна. Онѣ были плохо устроены. Моей женѣ Зегенъ предписалъ пить по стакану и даже менѣе изъ источника Нейбруна, но она съ трудомъ его переносила. Бывшій въ то время въ Карлсбадѣ лейбъ-медикъ Ѳеодоръ Степановичъ Цицуринъ совѣтовалъ женѣ не пить болѣе Карлсбадской воды, а ѣхать лечиться въ Франценсбадъ, а до того времени совѣтовалъ быть болѣе на воздухѣ.

При нашей гостиницѣ былъ маленькій палисадникъ, но сидѣть въ немъ передъ рѣшеткою было и скучно и противно вслѣдствіе зловонія отъ р. Тепель и отъ стоявшихъ противъ палисадника лошадей. Жена, по болѣзни ногъ, не могла ходить пѣшкомъ далѣе набережной р. Тепель у Мюльбруна, но сидѣть въ этомъ мѣстѣ было еще отвратительнѣе по близости отхожихъ мѣстъ. Прогулки въ экипажахъ были непріятны, потому что влѣзаніе въ нихъ для моей жены было очень затруднительно. Однакоже я разъ уговорилъ ее проѣхаться за городъ, но поѣздка наша была такъ неудачна, что жена моя послѣ того совсѣмъ отказалась отъ прогулокъ въ экипажахъ.

Въ книгахъ, озаглавленныхъ «Карлсбадъ и его прогулки (Promenaden)», описано такъ много прогулокъ, что я хотѣлъ моей женѣ показать лучшую съ тѣмъ, чтобы пріохотить ее къ нимъ. Я обратился за выборомъ прогулки къ книгопродавцу Поленцу, въ магазинѣ котораго я почти каждый день что-нибудь покупалъ. Онъ увѣрилъ меня, что лучшая прогулка до имѣнія, въ которомъ живетъ бывшій великій герцогъ Тосканскій, въ двухъ нѣмецкихъ миляхъ отъ Карлсбада. Мы выѣхали послѣ ранняго обѣда въ единственный жаркій день во все время пребыванія нашего въ Карлсбадѣ. Во всю дорогу солнце палило. Нигдѣ не было ни малѣйшей тѣни. Дурно содержимое шоссе было не гладко; ѣзда по скатамъ и подъемамъ неровная; безпрерывное торможеніе колесъ безпокоило жену. Вслѣдствіе всего этого она очень устала и была крайне недовольна прогулкою, но подъѣхавъ

къ саду, для обозрѣнія котораго мы потерпѣли столько невзгодъ, она и ѣхавшая съ нами Смитъ не могли удержаться отъ смѣха.

Это былъ старый запущенный, съ вонючимъ прудомъ, садъ, изъ котораго даже нѣтъ никакихъ видовъ вдаль. Наивные нѣмцы всѣмъ восхищаются. Подобные сады можно часто встрѣтить у нашихъ помѣщиковъ средней руки. Послѣ этой неудачной поѣздки жена сидѣла постоянно въ своихъ сырыхъ и вонючихъ комнатахъ. Я также, не желая оставлять ее одну, не дѣлалъ прогулокъ иначе, какъ въ городѣ. Впрочемъ загороднымъ прогулкамъ мѣшали постоянные холода и дожди, такъ что никогда нельзя было выйти безъ зонтика.

Жизнь наша въ Карлсбадѣ проходила очень однообразно. Послѣ питья водъ, мы въ своихъ комнатахъ пили кофе съ молокомъ или молоко съ кофе (первое называлось recht, а второе—verkehrt). Послѣ кофе мы старались заняться чтеніемъ книгъ и газетъ, для полученія которыхъ я подписался въ газетной залѣ, помѣщавшейся тогда весьма неудобно надъ ваннами противъ Мюльбруна, но чтеніе и всякое другое занятіе, вслѣдствіе происходившихъ отъ Шпруделя тяжести головы и прилива къ ней крови, были невозможны: прочтя нѣсколько строкъ, приходилось бросать чтеніе газетъ и книгъ самаго легкаго содержанія. Обѣдали мы всегда дома. Кушанья изъ дурной провизіи были очень дурно приготовлены. Супъ подъ названіемъ «weisse» и «braune» были: первый—просто чистая вода, а послѣдній—грязная вода съ какою-то невыразимо безвкусною подмѣсью. Мяса въ бульонѣ почти не было, между тѣмъ говядину подавали совершенно вываренную съ невообразимыми соусами. Цыплята были синіе изъ однихъ костей безъ мяса, а пирожныя (Mehlspeisen) невкусны, да и ѣсть ихъ не дозволялось, такъ какъ все мучное и сладкое при Карлсбадскомъ леченіи было вредно.

Жена моя рѣшительно не могла помириться съ отвратительною нѣмецкою кухнею и постоянно заказывала себѣ бифстексъ, который тоже не отличался хорошимъ вкусомъ. Были дни, въ которые хозяинъ гостиницы, весьма услужливый, не могъ найти мяса для изготовленія куска бифстекса. Вечеромъ мы пили чай, привезенный нами изъ Россіи и хорошо приготовленный М. Ф. Смитъ. Докторъ Зегенъ, заставъ насъ за чаемъ, пожелалъ испробовать хваленаго русскаго чаю, но не допилъ и одной чашки: видимо, нашъ прекрасный чай ему не понравился,—до того нѣмцы привыкли вмѣсто чаю пить густой настой, вываренный изъ какой-то травы, которую они величаютъ чаемъ (thee).

Дождливая, холодная погода во время нашего пребыванія въ Карлсбадѣ, дурное сырое помѣщеніе, вонючія улицы города, невозможность загородныхъ прогулокъ и отвратительная пища, все это наводило скуку, а если къ этому прибавить врожденную во мнѣ не любовь къ нѣмцамъ, къ ихъ не музыкальному говору, перемѣшанному съ испорченными и дурно выговариваемыми французскими словами, то понятно, съ какимъ нетерпѣніемъ мы ожидали конца моего леченія.

Русскихъ въ Карлсбадѣ было тогда немного. Я почти ни съ кѣмъ изъ нихъ не видался, постоянно сидя съ женою. Я встрѣчался съ ними только въ нашей церкви, которая временно помѣщалась въ нанятомъ домѣ противъ аллеи, называемой, по имени кондитера Пуппа, Puppen allee.

Великая княгиня Елена Павловна испросила согласіе австрійскаго правительства на постройку русской церкви въ Карлсбадѣ. Извѣстно, что оно неохотно даетъ подобное согласіе. Вскорѣ по своемъ пріѣздѣ въ Карлсбадъ, великая княгиня прислала просить меня къ обѣду. Я черезъ посланнаго передалъ, что мое леченіе не позволяетъ мнѣ обѣдать внѣ дома. Тогда великая княгиня просила меня,—если я не могу пріѣхать къ обѣду, который у нея соотвѣтствуетъ Карлсбадскому леченію,—чтобы я зашелъ къ ней въ другое время для объясненія по дѣлу.

Бывшій въ то время на водахъ П. К. Меньковъ былъ приглашенъ къ обѣду въ одинъ день со мною и уговорилъ меня ѣхать вмѣстѣ. За обѣдомъ была фрейлина Раденъ, такъ что мы обѣдали вчетверомъ. Великая княгиня, очень живая, много говорила о разныхъ правительственныхъ распоряженіяхъ и преимущественно о жел. дорогахъ. Послѣ обѣда она раскрыла карту Россіи и толковала о направленіяхъ новыхъ жел. дорогъ. Впослѣдствіи я неоднократно былъ приглашаемъ къ обѣду и всегда одновременно съ Меньковымъ, который по дружбѣ съ графомъ Григоріемъ Александровичемъ Строгановымъ, мужемъ великой княгини Маріи Николаевны, часто обѣдалъ у нихъ. Елена Павловна, очень расположенная къ служащимъ въ Россіи Нѣмцамъ, особенно высоко ставила бывшаго тогда Новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ, генералъ-адъютанта Павла Евстафьевича Коцебу (впослѣдствіи генералъ-губернаторъ Царства Польскаго).

Меньковъ очень не любилъ его и по привычкѣ называлъ его при великой княгинѣ Коцебою, что ее очень забавляло. Она замѣтила Менькову, что онъ напрасно даетъ женское имя человѣку, въ которомъ видитъ онъ столько недостатковъ. Дѣло, для котораго она меня вызывала, состояло въ порученіи осмотрѣть вмѣстѣ съ лейбъ-медикомъ Цицуринымъ уступленное, по ея просьбѣ, для русской церкви безплатно городское мѣсто на горѣ Шлосъ-бергъ, при выѣздѣ изъ города, которое впослѣдствіи застроено частными домами. Мы нашли, что православный храмъ, устроенный на означенномъ мѣстѣ, представлялъ бы красивый видъ, и потому выборъ мѣста одобрили. Бывшій же въ то время священникъ при Карлсбадской временной церкви, постоянно жившій въ Пештѣ при церкви, устроенной надъ могилою великой княгини Александры Павловны, не раздѣлялъ нашего мнѣнія.

Онъ находилъ, что многіе изъ больныхъ затруднятся ходить въ церковь, если она будетъ на такой возвышенности, что для устройства на ней храма потребуется много денегъ, времени, а потому онъ предпочиталъ купить въ городѣ домъ, помѣстивъ въ его верхнемъ этажѣ церковь, а въ нижнемъ дать квартиру ему и двумъ пріѣзжающимъ съ нимъ причетникамъ. Желаніе

пріобрѣсть для себя помѣщеніе преобладало въ его соображеніяхъ, что же касается до другихъ приводимыхъ имъ неудобствъ избраннаго для церкви мѣста, то они не выдерживали критики.

Посѣтители Карлсбадскихъ водъ много ходятъ по горамъ, а для не могущихъ ходить ничего не стоитъ нанять, для поѣздки въ церковь четыре или пять разъ въ продолженіе курса леченія, экипажъ или коляску, запряженную осломъ, наемъ которой дешевъ. Небольшой храмъ могъ быть выстроенъ скоро, а его стоимость, конечно, зависѣла бы отъ его размѣровъ. Вопросъ о мѣстѣ для церкви при отъѣздѣ великой княгини въ 1864 г. изъ Карлсбада остался не разрѣшеннымъ. Въ 1865 г. она не пріѣзжала въ Карлсбадъ, а тотъ же священникъ, въ бытность мою тамъ съ Меньковымъ, созвалъ комитетъ изъ русскихъ, бывшихъ тогда въ Карлсбадѣ, которые изъявили согласіе купить въ Marienbad Strasse старый домъ и передѣлать его въ церковь. На эту передѣлку архитекторъ Ухтомскій былъ представленъ священникомъ лечившемуся въ Карлсбадѣ графу П. А. Клейнмихелю, и онъ утвердилъ его неизвѣстно на какомъ основаніи: вѣроятно, вспоминая, что передъ этимъ за 10 лѣтъ былъ главноуправляющимъ путями сообщенія и публичными зданіями.

Въ 1867 г. я нашелъ уже нашу Карлсбадскую церковь въ купленномъ домѣ. Она очень тѣсна и духота въ ней страшная. Противъ нея расположенъ городской пивной заводъ, а рядомъ конюшни, что, конечно, еще болѣе портитъ воздухъ. Нижній этажъ, предназначенный для жительства священника и причетниковъ, до того сыръ, что въ немъ жить нѣтъ возможности, и для нихъ нанимается на счетъ церковныхъ суммъ особое помѣщеніе.

Великая княгиня Елена Павловна, видѣвшая церковь также въ 1867 г., была недовольна ея помѣщеніемъ.

Въ 1864 г. великая княгиня пила воды со всѣми и гуляла по главнымъ городскимъ улицамъ. Король Прусскій съ весьма довольной физіономіей, вслѣдствіе получаемыхъ имъ извѣстій съ театра войны въ Даніи, часто ходилъ съ нею. Его сопровождали графъ Бисмаркъ и еще чаще графъ Мантейфель. Великая княгиня при встрѣчѣ всегда заговаривала со мною. Видя, что я со многими кланяюсь, она у меня спрашивала фамиліи встрѣчавшихся. Я отвѣчалъ, что это русскіе, съ которыми я познакомился на водахъ и фамилій которыхъ я не узнавалъ. Она удивлялась тому, что у меня, по моимъ словамъ, есть много знакомыхъ, съ которыми я при встрѣчѣ кланяюсь уже нѣсколько лѣтъ, не зная ихъ фамилій, а я выражалъ удивленіе ея желанію знать фамиліи лицъ, которыхъ она по всей вѣроятности никогда болѣе не встрѣтитъ.

7 іюня 1864 г. открытъ участокъ жел. дороги отъ Петергофа до Ораніенбаума, о чемъ великая княгиня заявила мнѣ съ особымъ удовольствіемъ. Письмомъ изъ Карлсбада она просила о награжденіи трудившихся при постройкѣ дороги. Ея просьба была исполнена, и между прочимъ, предсѣдатель правленія Петергофской жел. дороги Константинъ Карловичъ Фелейденъ былъ возведенъ въ потомственное баронское достоинство.

По возвращеніи въ Петербургъ, великая княгиня прислала мнѣ приглашеніе къ обѣду въ тотъ самый день, когда вечеромъ у меня должна была собраться комиссія, назначенная для освидѣтельствованія пути и подвижного состава Николаевской жел. дороги. Я заявилъ посланному, что по означенной причинѣ не могу воспользоваться приглашеніемъ. Онъ никакъ не могъ понять этого отказа и совѣтовалъ отложить комиссію до другого дня, на что я не согласился. Конечно, я не былъ болѣе приглашаемъ.

Въ 1867 г. великая княгиня была въ Карлсбадѣ въ одно время со мною, но она меня не приглашала къ себѣ и вообще вела жизнь очень уединенную: ее не видать было при источникахъ и на гуляньяхъ по городскимъ улицамъ, она ходила одна по окрестностямъ Карлсбада. Однажды прогуливаясь съ Цицуринымъ у Бильда (образъ Богородицы, висящій на деревѣ) въ довольно большомъ разстояніи отъ Карлсбада, мы встрѣтили колясочку, запряженную осломъ, котораго велъ мальчикъ, а вслѣдъ за нимъ старую даму. Цицуринъ при этой встрѣчѣ мнѣ сказалъ, что эта дама очень похожа на великую княгиню. Я отвѣчалъ, что дама дѣйствительно похожа на великую княгиню. Въ это время мы поравнялись съ нею, и она, услыхавъ мои слова, сказала:

— C'est elle-même.

Она обошлась съ нами благосклонно, сказала, что пріѣхала въ этотъ же день утромъ. Мы заявили удивленіе, что она прогуливается такъ далеко и совершенно одна. Великая княгиня отвѣчала, что она очень постарѣла и своею старостью никому не хочетъ быть въ тягость.

Изъ другихъ извѣстныхъ русскихъ были въ одно время со мною въ Карлсбадѣ великая княгиня Марія Николаевна, ея мужъ графъ Г. А. Строгановъ, фельдмаршалъ князь Александръ Ивановичъ Барятинскій и графъ П. А. Клейнмихель; я посѣщалъ двухъ послѣднихъ.

Нѣмцы, даже бюргеры, пресыщены аристократическими идеями. При встрѣчѣ съ Строгановымъ, подъ руку съ женою, они говорили довольно громко презрительнымъ тономъ, что великая княгиня вышла замужъ за своего конюха.

Всего же чаще я проводилъ время при водолеченіи и на гуляньяхъ съ П. К. Меньковымъ, который иногда посѣщалъ насъ.

Князь Барятинскій очень страдалъ отъ подагры. Онъ часто говорилъ со мною о предполагаемомъ имъ устройствѣ жел. дорогъ и другихъ путей сообщенія на Кавказѣ. Онъ находилъ нужнымъ не уменьшать число кавказскихъ войскъ по покореніи Кавказа, а употребить ихъ для устройства означенныхъ сообщеній. Этотъ разговоръ былъ продолженіемъ тѣхъ объясненій, которыя я, по приказанію Мельникова, имѣлъ съ нимъ осенью 1861 г. въ Царскомъ Селѣ относительно представленнаго имъ проекта жел. дороги между Поти и Баку, подробный разборъ котораго, составленный по моему порученію состоявшимъ при мнѣ инженеромъ Кипріяновымъ, былъ мною представленъ Мельникову.

Въ моемъ донесеніи, при которомъ былъ представленъ этотъ разборъ, я полагалъ устройство означенной жел. дороги преждевременнымъ.

Графъ Клейнмихель былъ по обыкновенію очень любезенъ со мною. Мнѣ такъ надоѣлъ не гармоническій языкъ нѣмцевъ, что въ тѣ рѣдкіе дни, въ которые я ходилъ слушать музыку, играющую между безчисленнымъ множествомъ столиковъ, за которыми сидитъ публика, вкушающая кофе или мѣстную содовую воду (Гисгюблеръ), я старался помѣститься подлѣ поляковъ, несмотря на то, что нѣкоторые изъ нихъ, зная, что я русскій, весьма подозрительно на меня посматривали.

Во время пребыванія нашего въ Карлсбадѣ пріѣзжалъ въ этотъ городъ Австрійскій императоръ Францъ-Іосифъ. Онъ остановился въ одной гостиницѣ съ Прусскимъ королемъ, почему ея хозяинъ далъ ей съ того времени названіе: «Zum zwei Deutschen Mcnarchen». Она носитъ его и теперь, хотя это названіе черезъ два года сдѣлалось насмѣшкою относительно Австрійскаго императора, который съ 1866 г. болѣе не нѣмецкій монархъ.

Карлсбадцы давали въ честь Франца-Іосифа вечерній праздникъ, причемъ была иллюминація и горѣлъ его щитъ на одной изъ окружающихъ горъ. Императоръ прошелъ по главнымъ улицамъ, сопровождаемый разными цехами съ ихъ значками, музыкою и толпою народа. Восторга, который мы привыкли видѣть въ Русскомъ народѣ при встрѣчѣ имъ своего Царя, конечно, не было.

Карлсбадскія воды были мнѣ очень полезны, но пребываніе въ этомъ городѣ до того намъ наскучило, что мы были очень довольны возможностію 28 іюня переѣхать въ Франценсбадъ, гдѣ моя жена должна была принимать ванны, а сопровождавшая ее М. Ф. Смитъ пить воды. Послѣдняя пила и въ Карлсбадѣ воду Марктбруна, по совѣту медиковъ, но она оказалась для нея вредною. Передъ нашимъ отъѣздомъ изъ Карлсбада, М. Ф. Смитъ, полагая, что никогда болѣе не будетъ въ Западной Европѣ, поѣхала посмотрѣть на Реймскіе виды, съ тѣмъ чтобы черезъ недѣлю вернуться къ намъ въ Франценсбадъ.

Прибывъ въ Франценсбадъ, мы не нашли ни одной свободной квартиры и ни одного номера въ гостиницѣ. Въ расположенной на главной улицѣ города почтовой гостиницѣ хозяинъ, по моему настоянію, уговорилъ одного изъ своихъ постояльцевъ очистить двѣ небольшія комнаты. Я повелъ въ нихъ мою жену, но такъ какъ комнаты были въ третьемъ этажѣ, а жена не можетъ ходить по лѣстницамъ, то она едва добралась до нихъ, и, взойдя, почувствовала боль во всемъ тѣлѣ до того значительную, что горько и долго плакала. Между тѣмъ мы были еще очень счастливы, что нашли эти комнатки, такъ какъ пріѣзжавшіе въ тотъ же день послѣ насъ первую ночь ночевали частію въ экипажахъ, а частію на дворѣ подъ воротами. Рѣшено было, что пока я не найду болѣе удобной квартиры, жена моя не выйдетъ изъ этихъ маленькихъ и низенькихъ комнатъ, довольно грязныхъ и вонючихъ. Я немедля обошелъ весь, тогда не очень большой, городъ, квартиръ свободныхъ нигдѣ не было, но я спрашивалъ во всѣхъ домахъ

о томъ, не очистятся ли скоро комнаты въ нижнемъ этажѣ и наконецъ узналъ, что въ одномъ очень хорошемъ домѣ на Моргенштрассе очистятся черезъ три дня двѣ комнаты, занятыя Салтыковою (женою Александра Михайловича Салтыкова, впослѣдствіи генералъ-адъютанта), а дней черезъ десять и третья смежная съ ними комната. Я немедля оставилъ за собою первыя двѣ комнаты.

Франценсбадъ мнѣ съ перваго вида понравился. Онъ построенъ на возвышенной долинѣ, что представляетъ возможность ходить по его улицамъ не карабкаясь на горы, какъ въ Карлсбадѣ, въ которомъ только двѣ набережныя р. Тепель, Alte Wiese и Neue Wiese, не имѣютъ подъемовъ. Дома въ Франценсбадѣ хорошей архитектуры съ приличными подъѣздами и удобными лѣстницами. Они содержатся чисто, предъ многими домами, и между прочимъ предъ всѣми въ Моргенштрассе, имѣются садики, наполненные цвѣтами. Вблизи этихъ домовъ устроены для гулянья общественные сады также на долинѣ, на которой нѣтъ подъемовъ.

Послѣ грязныхъ и сырыхъ домовъ Карлсбада, почти полнаго отсутствія внутри города прогулокъ и зелени для тѣхъ, кто не можетъ ходить по гористымъ улицамъ города и по окрестнымъ горамъ, Франценсбадъ показался мнѣ весьма пріятнымъ мѣстечкомъ. Мы не успѣли еще перебраться на новую квартиру, какъ М. Ф. Смитъ возвратилась, не проѣздивъ и одной недѣли: такъ скучно и непріятно показалось ей путешествовать совершенно одной. Въ домѣ, въ которомъ я нанялъ квартиру, можно было получать обѣды, которые готовились чисто и были хотя не очень хороши, но все же лучше, чѣмъ тѣ, которыми насъ отравляли въ Карлсбадѣ.

На другой день по переѣздѣ нашемъ на новую квартиру, пріѣхалъ къ намъ изъ Карлсбада Меньковъ, съ которымъ я отправился въ наемной коляскѣ до г. Гофа, откуда поѣхали по жел. дорогѣ. Поѣздка въ коляскѣ была очень пріятна. Въ гористой мѣстности въ лѣсахъ воздухъ былъ чрезвычайно ароматическій. Ѣхавъ ночью по мѣстамъ пустыннымъ, мы не могли не обратить вниманія на отсутствіе воровъ въ краѣ: наши чемоданы были привязаны сзади экипажа, и никому въ голову не приходило, что ихъ легко отрѣзать.

Въ Гофѣ Меньковъ заявилъ, что я Général Inspecteur samtluhen Russischen Privat-Eisenbahnen, и это заявленіе было причиною того, что служащіе на Баварскихъ жел. дорогахъ были съ нами учтивѣе, чѣмъ съ другими пассажирами. Намъ дали цѣлое отдѣленіе вагона и никого къ намъ не пускали. На одной изъ станцій къ нашему вагону подошелъ маленькій старичекъ въ военной формѣ съ эполетами, которые у насъ называются оберъ-офицерскими, окруженный довольно значительнымъ числомъ офицеровъ. Онъ обратился ко мнѣ съ просьбою дозволить ему съ однимъ полковникомъ сѣсть въ нашъ вагонъ. Я ему отвѣчалъ, что за исключеніемъ двухъ мѣстъ, занимаемыхъ мною и моимъ товарищемъ, на остальныя я не имѣю никакого права. Онъ повторилъ, что займетъ только два мѣста, поставляя себѣ за честь ѣхать съ русскими генералами.

Когда онъ вошелъ въ вагонъ, я познакомилъ съ нимъ Менькова. Этотъ старичекъ объяснилъ, что онъ начальникъ Баварской артиллеріи, а сѣвшій съ нимъ полковникъ, котораго онъ намъ представилъ, исправляетъ должность начальника его штаба, и что осматриваетъ разныя части артиллеріи, которыхъ, во избѣжаніе излишнихъ расходовъ, никогда не собираютъ въ одно мѣсто.

Желая показать, что онъ нюхалъ порохъ и на войнѣ, онъ спросилъ меня, есть ли жел. дорога въ Полоцкѣ, до котораго онъ доходилъ въ 1812 г. Къ этому онъ прибавилъ (какъ будто совѣстясь, что сражался противъ насъ), что онъ еще прежде, въ началѣ своей службы, былъ бомбардиромъ въ войскахъ, дѣйствовавшихъ въ Галиціи, но старикъ позабылъ, что и эти войска были тогда употреблены противъ Русскихъ.

Онъ намъ разсказывалъ, что видѣлъ въ Киссингенѣ нашу Императрицу съ дочерью, восхищался ими, увѣряя, что его король влюбился въ послѣднюю и что онъ посылаетъ теплыя молитвы къ Богу о томъ, чтобы предположенный (по его мнѣнію) бракъ между королемъ и нашею великою княжною осуществился, присовокупляя, что это теперь общее желаніе Баварцевъ.

Я и Меньковъ представляли ему, что великой княжнѣ всего 10 лѣтъ отъ роду, и потому рано думать о замужествѣ. Баварскій генералъ-фельдцейхмейстеръ возразилъ, что король подождетъ, лишь была бы надежда на исполненіе его желанія. Мы представляли ему, что и впереди будетъ неодолимое препятствіе, такъ какъ русскія великія княжны при замужествѣ не мѣняютъ вѣроисповѣданія, а въ римско-католической странѣ нельзя же королевѣ быть православною. На это онъ возразилъ, что Баварскій народъ на все согласится, такъ какъ онъ почтетъ величайшимъ счастьемъ имѣть своею королевою русскую великую княжну.

На одной изъ станцій нашъ собесѣдникъ былъ встрѣченъ офицерами стоявшей близъ этой станціи части артиллеріи, которую онъ долженъ былъ осмотрѣть, и мы съ нимъ очень любезно разстались.

Разставшись съ Меньковымъ и условившись съ нимъ встрѣтиться въ Парижѣ, я поѣхалъ въ Франкфуртъ-на-Майнѣ, гдѣ нашелъ Засѣцкихъ и въ первый разъ видѣлъ внука моего Дмитрія Засѣцкаго, очень красиваго трехлѣтняго ребенка. Отецъ его Михаилъ Дмитріевичъ ѣздилъ со мною въ Гомбургъ, котораго я не видалъ 17 лѣтъ. Городъ въ это время весьма хорошо отстроился. Обѣдъ въ Гомбургскомъ курзалѣ за table d'hôte былъ хорошъ,тогда какъ въ 1847 г. гомбургскіе обѣды были отвратительны до тошноты.

Послѣ обѣда изъ Гомбурга мы поѣхали въ Висбаденъ и въ Эмсъ. Во всѣхъ трехъ городахъ Засѣцкій въ половинной долѣ со мною ставилъ небольшіе куши на рулеткѣ и выигрывалъ. Это единственный разъ въ мою жизнь, когда я принималъ участіе въ означенной игрѣ. Въ Эмсѣ мы разстались, и въ тотъ же день вечеромъ я былъ въ Кёльнѣ, гдѣ встрѣтилъ меня состоявшій при мнѣ инженеръ Зальманъ, который предварилъ пра-

вительственнаго комиссара Кельнскаго округа желѣзныхъ дорогъ Меллера о моемъ пріѣздѣ и приготовилъ мнѣ номеръ въ прекрасной гостиницѣ въ центрѣ города. Узнавъ отъ Зальмана, что Меллеръ хотѣлъ быть у меня рано утромъ, я предупредилъ его моимъ раннимъ визитомъ. Онъ жилъ въ домѣ присутственныхъ мѣстъ, въ которомъ занималъ четыре комнаты. Меллеръ оказался человѣкомъ хорошо образованнымъ и знающимъ свою спеціальность. Онъ мнѣ показывалъ и объяснялъ проекты новыхъ линій жел. дорогъ, присланные на его разсмотрѣніе.

Весь день мы ходили съ нимъ по станціямъ, на которыхъ онъ мнѣ объяснялъ техническія устройства, а въ станціонныхъ конторахъ контрольную часть дорогъ. Увидавъ, что и то и другое мнѣ извѣстно, онъ предложилъ мнѣ не продолжать болѣе осмотра станцій и ихъ конторъ, а на другой день поѣхать на знаменитый сталелитейный заводъ Круппа. Я очень благодарилъ его за предложеніе, но сомнѣвался въ согласіи Круппа пустить меня на свой заводъ, такъ какъ онъ въ этомъ отказывалъ очень значительнымъ лицамъ.

Меллеръ отвѣчалъ, что онъ уже сносился по телеграфу съ Круппомъ, который увѣдомилъ, что онъ поставитъ себѣ за честь принять меня на своемъ заводѣ.

На другой день по пріѣздѣ моемъ, Меллера и Зальмана на станцію жел. дороги Альтъ-Эссенъ, отстоящую въ нѣсколькихъ верстахъ отъ завода Круппа, онъ насъ встрѣтилъ. Это былъ старикъ весьма живой, очень похожій на англичанина. Мы сѣли въ его экипажъ, а онъ на прекрасную верховую лошадь и все время ѣхалъ верхомъ около нашего экипажа. Небольшой домъ, въ которомъ онъ тогда помѣщался съ женою и сыномъ, былъ устроенъ посрединѣ его огромнаго завода. Вблизи былъ устроенъ большой домъ для посѣтителей, въ каждомъ отдѣленіи котораго было по двѣ комнаты съ переднею; прекрасная и удобная въ нихъ мебель и всѣ прочія принадлежности не оставляли ничего желать.

Весь день, за исключеніемъ обѣденнаго времени, мы обходили огромный заводъ, для настоящаго ознакомленія съ которымъ потребовалось бы нѣсколько недѣль. При насъ отливали пушку изъ тягильной стали. Круппъ самъ все объяснялъ намъ. Передъ обѣдомъ онъ познакомилъ меня съ своею женою, очень красивою и весьма пріятною блондинкою, которой было немного болѣе тридцати лѣтъ. За обѣдомъ я видѣлъ ихъ единственнаго сына, болѣзненнаго мальчика. Къ обѣду Круппъ надѣлъ на шею Анненскій крестъ съ брилліантами, который онъ получилъ за доставленныя имъ въ Россію пушки. Онъ говорилъ, что много обязанъ Россіи и радъ принять у себя русскаго генерала, кавалера (Ritter) одного съ нимъ ордена.

Между прочимъ онъ мнѣ разсказалъ, что 38 лѣтъ назадъ онъ работалъ на этомъ же мѣстѣ съ тремя кузнецами, а въ 1864 г. его заводъ употреблялъ ежедневно до 2000 пуд. каменнаго угля, привозимаго за 14 верстъ по его собственной жел. дорогѣ изъ принадлежащихъ ему копей.

Поздно вечеромъ мы выѣхали обратно въ Кельнъ, куда пріѣхали

ночью. Большой вагонъ-салонъ былъ наполненъ нѣмецкими инженерами путей сообщенія. Старшій изъ нихъ, тайный совѣтникъ (фамиліи не помню), въ продолженіе всей поѣздки говорилъ со мною и Меллеромъ. Въ томъ же вагонѣ сидѣла молодая очень хорошенькая дама, съ которой любезничали молодые инженеры. Говоря съ нею, они часто употребляли выраженіе, котораго я долго не могъ разслушать. Оказалось, что они называли ее «Frau Betriebs Director's Gehülfin». Сначала мнѣ слышалось только gehülfin и я думалъ, что она акушерка; впослѣдствіи я уже разобралъ, что она жена помощника директора эксплоатаціи. Нѣмцы имѣютъ обыкновеніе титуловать не только мужчинъ, съ которыми говорятъ, по ихъ чину и должности, но и дамъ по чину и должности ихъ мужей.

При обратномъ проѣздѣ въ Россію черезъ Берлинъ, я заходилъ къ министру публичныхъ работъ графу Инценблицу благодарить его за циркуляръ о томъ, чтобы меня допустили къ осмотру жел. дорогъ, и упомянулъ съ благодарностью о Меллерѣ, правительственномъ инспекторѣ въ Кельнѣ. Министръ мнѣ отвѣчалъ, что Меллеръ дѣйствительно отлично хорошій и умный человѣкъ, что онъ, президентъ Кельнской провинціи, не желая покидать службы по министерству публичныхъ работъ, вмѣстѣ съ тѣмъ принялъ на себя обязанность правительственнаго комиссара жел. дорогъ въ Кельнѣ.

Тогда я только понялъ, почему былъ такъ легокъ доступъ мнѣ на заводъ Круппа и почему Меллеръ имѣетъ помѣщеніе въ домѣ Кёльнскихъ присутственныхъ мѣстъ. Но это помѣщеніе состояло всего изъ 4-хъ бѣдно меблированныхъ комнатъ, а Кёльнская провинція въ Пруссіи имѣетъ не меньше значенія, чѣмъ Московская губернія въ Россіи. Московскій генералъ - губернаторъ занимаетъ огромный домъ, содержаніе котораго стоитъ ежегодно большихъ суммъ. Понятно, что подчиненные чиновники ведутъ родъ жизни, сообразуясь съ начальниками, и что это даетъ поводъ къ всеобщей неумѣстной у насъ роскоши, которой послѣдствіе—взяточничество и другіе безнравственные поступки.

Въ 1866 г., по присоединеніи къ Пруссіи Ганноверскаго Королевства и другихъ земель, Меллеръ былъ назначенъ президентомъ новыхъ провинцій, а въ 1871 г., по завоеваніи Эльзаса и Лотарингіи, оберъ-президентомъ въ Страсбургѣ. Онъ долженъ быть человѣкомъ скромнымъ и потому нельзя не сказать, что Прусское правительство умѣетъ выбирать людей въ президенты вновь присоединенныхъ провинцій.

Изъ Кёльна я съ Зальманомъ поѣхалъ въ Голландію. Конечно, я вездѣ платилъ за свое мѣсто въ вагонѣ 1-го класса, Зальманъ же, путешествовавшій, во время моего леченія въ Карлсбадѣ, по Германіи и Австріи, пользовался по всѣмъ жел. дорогамъ безплатнымъ проѣздомъ въ силу выданнаго мною свидѣтельства о томъ, что онъ русскій инженеръ путей сообщенія, путешествующій для изученія жел. дорогъ. Такія же свидѣтельства, данныя мною и другимъ инженерамъ путей сообщенія, доставляли имъ безплатный проѣздъ по жел. дорогамъ Западной Европы. Письма

мои къ разнымъ заводчикамъ открывали инженерамъ и другимъ техникамъ свободный доступъ въ ихъ заведенія. На первой станціи Голландскихъ жел. дорогъ начальникъ ея затруднился выдать Зальману даровой билетъ на проѣздъ и просилъ его заплатить деньги съ тѣмъ, что если подтвердится его право на безплатный проѣздъ, онъ на слѣдующей станціи получитъ эти деньги обратно вмѣстѣ съ даровымъ билетомъ, что и было исполнено.

Впослѣдствіи Зальманъ, во все время путешествія со мною и при обратномъ проѣздѣ въ Россію, продолжалъ пользоваться безплатнымъ проѣздомъ по жел. дорогамъ, причемъ онъ встрѣтилъ затрудненія два раза, именно въ Женевѣ для проѣзда по Швейцарскимъ жел. дорогамъ и въ Парижѣ для проѣзда по дорогѣ черезъ Ліонъ въ Швейцарію. Въ Женевѣ Зальману дали даровой билетъ на мѣсто въ вагонѣ 2-го класса на томъ основаніи, что осмотръ жел. дорогъ можно дѣлать и изъ вагона этого класса. Желая ѣхать въ одномъ классѣ со мною, онъ предложилъ уплатить разницу между стоимостью мѣстъ въ вагонахъ 1 и 2 класса, но на это не согласились. Въ Парижѣ въ правленіи упомянутой дороги на Ліонъ только сначала отказали Зальману въ даровомъ билетѣ, но впослѣдствіи, какъ мнѣ помнится, выдали.

Въ Амстердамѣ на станціи жел. дороги мнѣ объявили, что банкиръ Липманъ приготовилъ мнѣ помѣщеніе въ лучшей городской гостиницѣ. Я удивился, почему онъ зналъ о моемъ пріѣздѣ. Оказалось, что Зальманъ, по его просьбѣ, телеграфировалъ ему. Въ гостиницѣ для меня былъ удержанъ цѣлый рядъ комнатъ. Я объявилъ, что займу только двѣ комнаты.

Вскорѣ послѣ моего пріѣзда пришли ко мнѣ Липманъ съ своимъ товарищемъ и просили на другой день у нихъ обѣдать. Я отказался подъ предлогомъ короткаго пребыванія въ Амстердамѣ и желанія воспользоваться имъ для осмотра городскихъ достопримѣчательностей. На другой день я отдалъ визитъ банкирамъ и болѣе ихъ не видалъ. Конечно, они думали имѣть возможность получить черезъ меня какую-либо концессію на жел. дорогу въ Россіи. Я объяснилъ имъ, что это нисколько отъ меня не зависитъ.

Я былъ въ Саардамѣ, чтобы взглянуть на домъ Петра Великаго и осмотрѣть нѣкоторыя гидротехническія сооруженія. Чистота улицъ, дворовъ и домовъ въ Саардамѣ невообразимая для тѣхъ, кто ее не видалъ. Былъ я въ Амстердамѣ на городскомъ вечернемъ гуляньѣ, ничего особеннаго не представлявшемъ. Меня поразило только то, что всѣ женщины были слишкомъ просто и безъ вкуса одѣты и изъ нихъ не было ни одной сколько-нибудь хорошенькой.

Изъ Амстердама я съ Зальманомъ поѣхалъ въ Парижъ черезъ Гагу и Брюссель. Въ проѣздъ мой черезъ Гагу было до того холодно, что я, одѣтый въ теплое пальто, не могъ пить кофе въ саду противъ курзала на берегу моря. Въ это же время пріѣхалъ въ Гагу Цесаревичъ Николай Александровичъ, незадолго помолвленный съ Датскою Принцессою Дагмарою.

Говорили, что онъ боленъ и что ему предписаны морскія купанья. Зная его нѣжное сложеніе, я не могъ понять, какъ онъ могъ выдержать купанье въ такой холодной водѣ.

Помнится мнѣ, что я впослѣдствіи слышалъ отъ опытныхъ докторовъ, что они не предписывали Цесаревичу холоднаго купанья и винили сопровождавшаго его молодого медика въ томъ, что онъ не исполнилъ въ точности ихъ предписанія. Извѣстно, что черезъ 9 мѣсяцевъ Цесаревичъ скончался.

Въ Парижъ мы пріѣхали съ раннимъ поѣздомъ. Я не хотѣлъ болѣе останавливаться въ Hôtel de Bade, въ которомъ стоялъ въ послѣдніе мои два пріѣзда, потому что въ немъ не проведена вода въ отхожія мѣста, хотя они устроены какъ слѣдуетъ быть ватерклозетамъ, но когда я съ моимъ багажомъ проѣзжалъ въ каретѣ по улицѣ Helder, то портье упомянутой гостиницы, который въ это время мелъ тротуаръ, узнавъ меня, закричалъ, что я ошибся, проѣхавъ входную дверь гостиницы. Это заставило меня остановиться снова въ Hôtel de Bade. Я имѣлъ оффиціальныя письма къ нашему посланнику въ Пруссіи Убри и къ нашему послу во Франціи барону Будбергу, въ которыхъ П. П. Мельниковъ просилъ ихъ оказать мнѣ содѣйствіе при осмотрѣ жел. дорогъ.

Въ Берлинѣ Убри, по полученіи письма Мельникова, на другой же день увѣдомилъ меня о времени, въ которое графъ Инценблицъ приметъ меня. Въ Парижѣ одинъ изъ совѣтниковъ посольства Окуневъ, прочитавъ письмо, заявилъ, что мнѣ придется долго жить въ Парижѣ въ ожиданіи отвѣта, потому что наше посольство не можетъ прямо переписываться съ министромъ публичныхъ работъ, а должно написать къ министру иностранныхъ дѣлъ, который уже передастъ просьбу нашего посольства своему коллегѣ, а такъ какъ послѣдній не спеціалистъ, то онъ, вѣроятно, адресуетъ меня къ своему подчиненному главному директору мостовъ и дорогъ. Къ этому Окуневъ присовокупилъ, что эта оффиціальная переписка идетъ въ французскихъ министерствахъ очень медленно, и потому совѣтовалъ изыскать другой способъ для осмотра жел. дорогъ. Я отвѣчалъ, что воспользуюсь этимъ совѣтомъ, не имѣя намѣренія долго оставаться въ Парижѣ.

Я намѣренъ былъ осмотрѣть Парижскую станцію восточной жел. дороги и изучить ходъ службы правительственнаго инспектора (ingénieur en chef du contrôle) на жел. дорогѣ къ Ліону и Средиземному морю. Достигнуть перваго мнѣ было легко черезъ извѣстнаго инженера Пердонне, которому я былъ рекомендованъ Чевкинымъ. Для изученія же инспекторской службы на жел. дорогѣ къ Средиземному морю, я долженъ былъ познакомиться съ ея инспекторомъ Тройо, старшимъ инженеромъ 1-го класса (ingénieur en chef de 1-re classe), что соотвѣтствовало въ нашей инженерной службѣ чину полковника. Вспомнивъ, что одинъ изъ чиновниковъ французскаго министерства публичныхъ работъ Эмиль Виттъ, занимающійся въ статистическомъ отдѣленіи, недавно получилъ русскій

орденъ Анны 3 ст., я хотѣлъ черезъ него познакомиться съ инженеромъ Тройо.

Виттъ помѣщался въ домѣ министерства. Довольно большая комната была раздѣлена перегородкою на двѣ половины. Въ той половинѣ, черезъ которую надо было проходить въ половину, занятую Виттомъ, жилъ другой чиновникъ. Виттъ очень радъ былъ моему посѣщенію, но объявилъ, что Тройо такая важная относительно его личность, что онъ не можетъ познакомить меня съ послѣднимъ, а совѣтывалъ заѣхалъ къ Тройо безъ всякой рекомендаціи, что я и исполнилъ.

Не заставъ Тройо въ его канцеляріи, я узналъ отъ его секретаря, что онъ будетъ въ ней на другой день въ опредѣленные часы. Къ этому времени я пріѣхалъ въ канцелярію, но снова не засталъ Тройо, уѣхавшаго сдѣлать мнѣ визитъ. По его возвращеніи, онъ пригласилъ меня и бывшаго со мною Зальмана въ свой кабинетъ, гдѣ мы говорили объ эксплоатаціи жел. дорогъ и о правительственномъ за ними надзорѣ. Онъ предлагалъ заняться со мною разсмотрѣніемъ разныхъ дѣлъ его канцеляріи, но я просилъ его не безпокоиться, а поручить своему секретарю показать ихъ мнѣ и состоящему при мнѣ инженеру Зальману. Вслѣдствіе этого Тройо громко закричалъ: «Палаа», не назвавъ его даже господиномъ (monsieur); вслѣдъ за этимъ онъ опустился въ кресло и въ самомъ неприличномъ положеніи сказалъ вошедшему въ кабинетъ секретарю, съ которымъ я познакомился еще наканунѣ, чтобы онъ по требованію моему (причемъ онъ меня титуловалъ безпрестанно «son excellence») показывалъ мнѣ всѣ дѣла и давалъ по нимъ нужныя объясненія. Приказаніе это было отдано повелительнымъ тономъ и закончено громогласнымъ «allez».

Палаа все время стоялъ какъ вкопанный и немедля послѣ слова «allez» ушелъ. Тогда Тройо сѣлъ опять приличнымъ образомъ на своемъ креслѣ и продолжалъ вѣжливо разговаривать со мною. Обращеніе Тройо съ своимъ секретаремъ сильно поразило Зальмана: наши молодые люди полагаютъ, что начальники обращаются съ своими подчиненными лучше въ Западной Европѣ, чѣмъ въ Россіи, и очень удивляются, когда увидятъ, что они въ этомъ ошибались. Я не видалъ болѣе Тройо, но занимался въ его канцеляріи съ Палаа, котораго спрссилъ, не родственникъ ли онъ, Палаа, составителю словаря жел. дорогъ (Dictionnaire de chemin de fer). Онъ отвѣчалъ, что онъ составлялъ эту книгу, и удивлялся, что я знаю о ея существованіи, такъ какъ она вышла только въ началѣ 1864 года.

Я заявилъ ему, что пріобрѣлъ въ русской книжной лавкѣ два экземпляра его словаря и что нахожу его составленнымъ лучше всѣхъ изданныхъ до сего времени словарей.

Изъ дѣлъ, которыя я разсматривалъ въ канцеляріи Тройо, видно было, что ихъ ведетъ не Тройо, а Палаа, и что даже резолюціи на входящихъ бумагахъ писаны рукою Палаа, оказавшагося чрезвычайно свѣдущимъ во всемъ, касающемся эксплоатаціи жел. дорогъ.

Зальманъ не могъ понять, какъ могъ столь свѣдущій человѣкъ за-

нимать незначительное мѣсто секретаря инспектора жел. дороги и еще такъ дерзко съ нимъ обращавшагося. Онъ это заявилъ Палаа, который отвѣчалъ, что будучи кондукторомъ путей сообщенія внѣ класса, т.-е. выше 1-го класса, онъ получаетъ ежегодно 3500 франк., а, покинувъ Тройо, остался бы со своимъ семействомъ на улицѣ безъ пропитанія и едва ли бы скоро нашелъ мѣсто съ такимъ содержаніемъ. Относительно же обращенія Тройо съ нимъ, онъ не могъ ожидать лучшаго отъ другихъ инженеровъ путей сообщенія, потому что они всѣ одинаково дерзки со своими подчиненными, не имѣющими званія инженеровъ.

Во Франціи, чтобы получить это званіе, надо пройти черезъ политехническую школу и впослѣдствіи черезъ училище дорогъ и мостовъ. Не бывшій въ этихъ заведеніяхъ, какъ бы ни были обширны его познанія, не можетъ попасть въ инженеры путей сообщенія, которые такимъ образомъ составляютъ касту.

Бывшій строитель Троицкой жел. дороги М. Р. Богомолецъ въ 1862 году поселился съ своимъ семействомъ въ Парижѣ, куда переѣхалъ на жительство братъ его жены, Московскій виноторговецъ Камиль Депре, женатый на дочери бывшаго министра внутреннихъ дѣлъ Биксіо. По этимъ родственнымъ связямъ Богомолецъ близко сошелся съ Биксіо и черезъ него познакомилъ меня съ главнымъ директоромъ мостовъ, шоссе и жел. дорогъ барономъ де-Франквилемъ. Послѣдній назначилъ мнѣ свиданіе съ нимъ въ министерствѣ и, когда я пріѣхалъ, принялъ меня черезъ нѣсколько минутъ. При входѣ въ кабинетъ, онъ извинился предо мною, что заставилъ меня ждать, но что этому причиною было его желаніе вручить мнѣ очень полезную книгу: «Словарь жел. дорогъ» инженера Ламе-Флёри, которой нѣтъ болѣе въ продажѣ и которую ему только что принесъ одинъ изъ его подчиненныхъ. Я поблагодарилъ Франквиля и не совсѣмъ ловко отказался отъ его подарка, сказавъ, что я давно имѣю экземпляръ этой книги, причемъ обратилъ его вниманіе на только что вышедшій трудъ Палаа.

Франквиль отвѣчалъ мнѣ, что ему этотъ трудъ извѣстенъ, что онъ приказалъ взять для министерства сто экземпляровъ книги Палаа, безъ чего этотъ послѣдній умеръ бы съ голода. Вообще онъ презрительнымъ тономъ говорилъ о Палаа собственно потому, что онъ не инженеръ путей сообщенія.

Разскажу теперь же дальнѣйшее мое знакомство съ Эмилемъ Виттомъ, Палаа и Биксіо. Виттъ доставлялъ въ нашъ департаментъ желѣзныхъ дорогъ отчеты и статистическіе сборники по жел. дорогамъ, а также и разныя сочиненія, относящіяся къ устройству и эксплоатаціи этихъ дорогъ. Отчеты и сборники доставлялись безплатно, а за присланныя книги Виттъ потребовалъ уплаты. Это не понравилось Липину, бывшему вице-директору, а вскорѣ директору департамента жел. дорогъ, который заявилъ Витту, чтобы онъ болѣе не присылалъ книгъ въ департаментъ.

Виттъ, желая сохранить званіе корреспондента нашего правительства, въ надеждѣ получить еще русскій орденъ и можетъ-быть еще нѣкоторыя

денежныя выгоды, писалъ ко мнѣ нѣсколько писемъ, прося моего заступничества передъ Липинымъ, причемъ присылалъ мнѣ издаваемые французскимъ министерствомъ публичныхъ работъ статистическіе сборники по жел. дорогамъ. Я ему постоянно отвѣчалъ, что не могу быть ему полезенъ.

Въ бытность мою въ Парижѣ въ 1867 году я объяснилъ Витту о нашихъ не совсѣмъ пріязненныхъ отношеніяхъ съ Липинымъ, но онъ не переставалъ писать ко мнѣ, прося о томъ же, и присылалъ упомянутые сборники, на что получалъ отвѣты прежняго содержанія. Я могъ благодарить его только обѣдами въ ресторанѣ Елисейскихъ полей, но въ 1869 году не извѣстилъ его о моемъ пріѣздѣ въ Парижъ.

Позже Витъ, издавая научныя иллюстрированныя изданія, присылалъ ихъ ко мнѣ. Я спрашивалъ объ ихъ цѣнѣ, но онъ отвѣчалъ, что присланные мнѣ экземпляры ему ничего не стоятъ, такъ какъ онъ ихъ получаетъ отъ издателей безплатно. При полученіи одного изъ этихъ сочиненій въ 1871 году я увѣдомилъ его, что совершенно оставилъ министерство путей сообщенія и потому потерялъ послѣднюю возможность быть ему полезнымъ. Онъ поздравилъ меня съ повышеніемъ, полагая, что я назначенъ сенаторомъ только въ 1871 году, и продолжалъ присылать свои сочиненія и звать въ Парижъ въ надеждѣ увидаться со мною.

Палаа оказался весьма скромнымъ человѣкомъ и въ пріѣзды мои въ Парижъ въ 1867 и 1869 гг. исполнялъ съ большою охотою разныя мои порученія, за что я благодарилъ его обѣдами въ томъ же ресторанѣ. Онъ былъ очень счастливъ тѣмъ, что могъ ѣсть хорошія кушанья и пить хорошія вина, и въ особенности за однимъ столомъ со мною, такъ какъ, по моему званію главнаго инспектора частныхъ жел. дорогъ, я ему казался важнымъ лицомъ, а во Франціи и не очень важные чиновники дурно обращаются съ низшими.

Второе изданіе «Словаря жел. дорогъ» Палаа вышло съ большими дополненіями и конечно этотъ словарь превосходилъ все появившееся по этому предмету на французскомъ языкѣ, но это не могло доставить ему никакого повышенія безъ особой протекціи. Палаа обратился ко мнѣ съ просьбою написать къ генералъ-инспектору дорогъ и мостовъ о томъ, чтобы ему дали какое-то незначительное мѣсто. Я отвѣчалъ, что я не знакомъ съ этимъ генералъ-инспекторомъ, но что я могу написать главному директору мостовъ и шоссе и жел. дорогъ барону де-Франквилю.

Палаа отвѣчалъ мнѣ, что Франквиль, управляя техническою и хозяйственною частями, не имѣетъ вліянія на назначеніе лицъ въ должности, и снова просилъ написать къ генералъ-инспектору, отъ котораго это назначеніе зависитъ. Желая быть полезнымъ Палаа, я написалъ къ генералъ-инспектору письмо, въ которомъ, объяснивъ пользу, принесенную мнѣ Палаа, просилъ дать ему должность, о которой онъ ходатайствовалъ. Отправляя мое письмо, я полагалъ, что лицо, къ которому оно адресовано, разорветъ его, а меня сочтетъ сумасшедшимъ. Напротивъ, Палаа, не

получивъ той должности, о которой я ходатайствовалъ, вскорѣ однакожъ получилъ равнозначущую.

Биксіо, съ которымъ меня познакомилъ М. Р. Богомолецъ, былъ постоянно очень любезенъ со мною и услужливъ. Я нѣсколько разъ завтракалъ въ его домѣ на правомъ берегу р. Сены. Въ 1867 году, въ отсутствіе Богомольца изъ Парижа, онъ, между прочимъ, собрался со мною къ своей дочери г-жѣ Депре, жившей на прекрасной дачѣ верстахъ въ 30-ти отъ Парижа.

Заѣхавъ за мною, онъ мнѣ заявилъ, что получилъ извѣстіе, которое заставляетъ его по весьма важнымъ дѣламъ ѣхать въ Ниццу, но что онъ проситъ меня въ его каретѣ ѣхать къ его дочери, которая предувѣдомлена о моемъ пріѣздѣ. Я отвѣчалъ, что поѣду въ наемномъ экипажѣ, но онъ настоялъ на своемъ, усадивъ меня въ свою карету. Лошадь, запряженная въ нее, была очень сильна и красива: въ этотъ день она пробѣжала до 60 верстъ и не казалась уставшею. Съ тѣхъ поръ я не видалъ болѣе Биксіо, который вскорѣ умеръ. Для меня это была большая потеря.

М. Р. Богомолецъ, по окончаніи постройки Троицкой жел. дороги, переѣхалъ со всѣмъ семействомъ въ Парижъ. Онъ собиралъ для меня разныя свѣдѣнія по управленію путями сообщенія во Франціи и въ особенности по эксплоатаціи жел. дорогъ. Эти свѣдѣнія онъ получалъ отъ барона Франквиля, очень дружнаго съ Биксіо. Изъ полученныхъ отъ Богомольца свѣдѣній я составилъ статьи, которыя подъ заглавіемъ: «Управленіе путей сообщенія во Франціи», были напечатаны въ журналѣ путей сообщенія за 1866 годъ.

Въ пріѣзды мои въ Парижъ въ 1864 г. и 1869 г. я почти ежедневно видался съ Богомольцемъ, который, пріѣзжая ежегодно въ Россію и оставаясь въ Петербургѣ иногда не болѣе одного дня, всегда заѣзжалъ ко мнѣ, такъ что наши отношенія постоянно оставались дружескими.

Во время польскаго возстанія кому-то изъ близкихъ его родныхъ потребовался заграничный паспортъ, въ которомъ ему было отказано, но по моей просьбѣ паспортъ былъ ему немедля выданъ по приказанію М. Н. Муравьева.

Переѣхавшіе на жительство во Францію, наши инженеры путей сообщенія М. С. Волковъ, А. И. Баландинъ и Н. К. Кольманъ поселились въ Мезонѣ. Я скажу только нѣсколько словъ о нашихъ свиданіяхъ въ 1864 г. и о дальнѣйшемъ съ ними знакомствѣ. Волковъ нанялъ въ Мезонѣ на продолжительное время домъ съ садомъ, который значительно улучшилъ. Баландинъ жилъ вмѣстѣ съ нимъ. Я нѣсколько разъ обѣдалъ у нихъ, а также у Кольмана, имѣвшаго свой домъ въ Мезонѣ, но приглашавшаго обѣдать въ ресторанъ г-жи Вальянъ, съ которою, какъ всѣ говорили, былъ въ близкихъ отношеніяхъ.

Кольманъ жилъ совершенно на иностранный ладъ. Въ его домѣ не было прислуги, даже не было дворника: въ извѣстные часы дня приходила служанка, для приведенія въ порядокъ комнатъ, и рабочій для очистки дворика

и садика. Кольманъ каждые 5 лѣтъ пріѣзжалъ въ Петербургъ и бывалъ у меня. Въ Франко-Прусскую войну онъ на своемъ домѣ въ Мезонѣ сдѣлалъ надпись о принадлежности дома русскому полковнику и вывѣсилъ на немъ русскаго двуглаваго орла, черезъ что его домъ остался цѣлъ и невредимъ, тогда какъ Пруссаки ограбили другіе дома въ этомъ городѣ.

Волковъ потерялъ большую часть своего состоянія отъ паденія акцій «credit mobilier» и въ бытность мою въ Парижѣ въ 1867 и 1869 гг. занималъ двѣ комнаты на чердакѣ. Въ концѣ 1873 г. онъ пріѣхалъ въ Одессу, гдѣ и умеръ въ 1874 году.

Баландинъ жилъ въ 1867 г. отдѣльно отъ Волкова, нанимая комнатку въ «Hôtel de France» близъ бульваровъ за 25 или 30 фр. въ мѣсяцъ. Во время моего пребыванія въ этомъ году въ Парижѣ, онъ бывалъ у меня ежедневно, а въ 1868 г. онъ переѣхалъ въ Петербургъ и съ этого времени каждый четвергъ обѣдаетъ и проводитъ вечеръ у меня.

Пробывъ дней 10 въ Парижѣ, я выѣхалъ съ Зальманомъ въ Ліонъ, единственный изъ провинціальныхъ городовъ, котораго городское управленіе было устроено сходно съ Парижскимъ. При этомъ управленіи состоялъ особый главный инженеръ путей сообщенія, не подчиненный генералъ-инспектору, завѣдывающему округомъ дорогъ и мостовъ, въ которомъ находится Ліонъ.

Я имѣлъ къ главному инженеру рекомендацію. Онъ былъ такъ любезенъ, что цѣлый день показывалъ мнѣ разныя устройства, изъ которыхъ особенно замѣчательны были плотины на р. Ронѣ, вновь разведенный обширный городской садъ и въ особенности жел. дорога въ гористую часть города, населенную фабричными рабочими, описаніе которой, впрочемъ, имѣется во многихъ сочиненіяхъ о жел. дорогахъ.

Изъ Ліона мы поѣхали на Монъ-Сенисъ для осмотра съ французской стороны строившагося тоннеля. Работы производились итальянскими инженерами по составленному ими проекту. Я засталъ на работахъ только второстепенныхъ исполнителей, но вполнѣ знавшихъ порученное имъ дѣло. Они были весьма обязательны и не только во всѣхъ подробностяхъ показали всѣ сооруженія и машины, служившія для устройства тоннеля, но и всѣ роды производимыхъ работъ, а именно: разрывъ скалы порохомъ, сверленіе ея посредствомъ сжатаго воздуха, ручную ея обтеску и облицовку стѣнъ и свода тоннеля тесанымъ камнемъ.

Съ Монъ-Сениса поѣхалъ я въ Женеву, въ которой не былъ 17 лѣтъ. Она мнѣ и въ этотъ пріѣздъ не понравилась. Въ Женевѣ я засталъ Надежду Хрисанфовну Филиппсонъ съ своими дѣтьми, жившую въ довольно скромной гостиницѣ. Я былъ у нея нѣсколько разъ, а также у фельдмаршала князя А. И. Барятинскаго, жившаго въ прекрасной виллѣ, въ окрестностяхъ Женевы. Въ гостиницѣ противъ Шафгаузенскаго водопада, видъ котораго меня очень поразилъ, пробылъ я цѣлый день и, отпустивъ Зальмана въ Россію, поѣхалъ къ моей женѣ въ Франценсбадъ.

По дорогѣ изъ Шафгаузена, когда я сидѣлъ одинъ въ 1-мъ классѣ

Виртембергскаго вагона, устроеннаго со входами съ обоихъ концовъ, вошелъ въ занимаемое мною отдѣленіе красивый мужчина, высокаго роста, лѣтъ около 50. Онъ вскорѣ заговорилъ со мною по-нѣмецки и, спустя нѣсколько времени, сказалъ, что онъ по моему акценту замѣчаетъ, что я русскій и что, вѣроятно, мнѣ пріятнѣе будетъ говорить съ нимъ по-французски. На этомъ языкѣ онъ выражался весьма легко и безъ акцента, что меня удивило, такъ какъ нѣмцы вообще дурно говорятъ на иностранныхъ языкахъ. Но еще болѣе удивили меня его свѣдѣнія о Россіи, въ которой онъ, по его словамъ, никогда не бывалъ.

Говоря о Нижнемъ-Новгородѣ, онъ зналъ, что этотъ городъ раздѣляется на двѣ части: верхнюю и нижнюю, что ярмарочныя зданія построены противъ города на противоположномъ берегу Оки. Ему были извѣстны нѣкоторыя подробности объ ярмарочной торговлѣ.

Говоря о Севастополѣ, онъ высоко ставилъ мужество защищавшаго его войска и смѣтливость русскихъ инженеровъ, указывая на такія устройства воздвигавшихся подъ выстрѣлами непріятелей укрѣпленій, которыя и мнѣ были неизвѣстны.

Говоря о русской Императорской фамиліи, онъ зналъ многія о ней подробности, начиная со временъ Императора Павла. Относясь всегда къ ней съ полнымъ уваженіемъ, онъ разсказывалъ о нѣкоторыхъ изъ ея членовъ разные анекдоты. Онъ выражалъ свою нелюбовь къ императору Наполеону III, а въ особенности къ его двоюродному брату Наполеону Жерому, говоря, что послѣдній, служа въ молодости въ Виртембергской военной службѣ, всегда отличался своимъ безпутствомъ и безнравственностью.

Перейдя къ вопросу объ единеніи Германіи, онъ старался доказать, что это несбыточная мечта, что онъ и вообще Виртембергцы, при всей нелюбви къ французамъ, готовы, въ случаѣ невозможности Виртембергу оставаться самостоятельнымъ королевствомъ, присоединиться къ Франціи, чѣмъ подчиниться Пруссакамъ, которыхъ грубость и всѣ прочія національныя качества не имѣютъ ничего общаго съ таковыми Виртембергцевъ.

Подъѣзжая къ Ульму, онъ далъ мнѣ свою визитную карточку, сказавъ, что онъ комендантъ этой крѣпости, бывшей тогда союзною. Изъ карточки я увидѣлъ, что это былъ графъ Фридрихъ-Вильгельмъ Виртембергскій, двоюродный братъ Императора Николая I. Онъ былъ женатъ на сестрѣ герцога Лейхтенбергскаго, перваго мужа великой княгини Маріи Николаевны. Овдовѣвъ, онъ женился на дочери князя Монако.

Прощаясь со мною, онъ приглашалъ заѣхать къ нему въ Ульмъ съ тѣмъ чтобы вмѣстѣ осмотрѣть его укрѣпленія. Спѣша пріѣздомъ къ моей женѣ, скучавшей въ Франценсбадѣ, я не воспользовался приглашеніемъ графа.

Кстати скажу о ненависти между собою разныхъ нѣмецкихъ національностей. При переѣздѣ черезъ границы королевствъ Виртембергскаго, Баварскаго и Саксонскаго, лица, ѣхавшія со мною въ вагонѣ 1-го класса, принадлежавшія къ Баварской національности, бранили Виртембергцевъ,

принадлежавшія къ Саксонской—Баварцевъ и vice versa, и всѣ одинаково бранили Пруссаковъ.

Однакоже Франко-Прусская война 1870—1871 г. показала, вопреки словамъ графа Виртембергскаго, что единеніе Германіи не мечта, и что всѣ ея національности въ войнѣ съ Франціею готовы были стать подъ Прусское знамя.

Пропутешествовавъ цѣлый мѣсяцъ по Европѣ, я вернулся въ Франценсбадъ, гдѣ пробылъ болѣе недѣли, пока жена моя оканчивала свое леченіе. Во все время ея пребыванія въ этомъ городѣ, лечилась въ немъ Елизавета Алексѣевна Кишкина, дочь моего стараго друга А. И. Нарышкина. Съ нею былъ ея мужъ и малолѣтняя дочка Катюша. Она каждый день видалась съ моею женою, которую посѣщали и другіе русскіе, лечившіеся въ Франценсбадѣ. Кишкина была очень хороша собою и немного кокетлива, а потому у нея всегда было много поклонниковъ, между которыми для меня особенно были замѣтны ея докторъ Боханъ, тучный, безобразный старикашка, и чиновникъ департамента жел. дорогъ Венцель, получавшій огромныя взятки, преимущественно отъ контрагента Николаевской жел. дороги Уайнанса, и потому жившій довольно роскошно.

Я уже говорилъ, что Франценсбадъ мнѣ нравился. Я въ немъ много гулялъ и бывалъ на танцовальныхъ вечерахъ въ курзалѣ, на которыхъ отличались офицеры войскъ, расположенныхъ въ сосѣднемъ городѣ Эгерѣ. Многіе изъ офицеровъ приходили на эти вечера пѣшкомъ и босикомъ, неся въ рукахъ сапоги, которые надѣвали только передъ самымъ входомъ въ Франценсбадъ.

Танцы не представляли ничего изящнаго, нѣмцы и нѣмки какъ-то безтолково прыгали; нѣкоторые, не зная фигуръ въ танцахъ, толкались на мѣстѣ. Извѣстно, что женщины въ Вѣнѣ красивы и граціозны, но вообще въ Австріи къ сѣверу отъ Вѣны, на границахъ Пруссіи, Саксоніи и Баваріи, онѣ большею частію дурнолицы и неуклюжи. На Франценсбадскихъ вечерахъ были все такія нѣмки, исключеніе составляла одна высокая, стройная и граціозно танцовавшая брюнетка, обратившая мое вниманіе. Мнѣ сказали, что это дочь бывшаго на вечерѣ дивизіоннаго генерала.

Когда я пошелъ ужинать, эта дѣвица, несмотря на то, что танцы еще продолжались, сѣла въ столовой противъ меня, хотя было много не занятыхъ мѣстъ за столомъ. Вскорѣ ей подали, между прочимъ, огромную кружку (Schoppen) пива, большую часть котораго она выпила сразу. Это показалось мнѣ до того отвратительнымъ, что я, не доѣвъ поданнаго мнѣ кушанья, ушелъ изъ курзала.

На обратномъ пути въ Россію мы останавливались въ Лейпцигѣ и Берлинѣ. Уѣзжая изъ послѣдняго города, я всѣ оставшіяся у меня иностранныя деньги промѣнялъ на русскія, оставивъ приблизительную сумму на уплату за мѣста въ вагонахъ до границы, за перевозку багажа и на ѣду. Билеты на мѣста взялъ для насъ комиссіонеръ Hotel d'Angleterre, а уплоченныя имъ за это деньги я возвратилъ по пріѣздѣ на станцію, которая

была тогда тѣсна и очень дурно освѣщена. На другой день, при расплатѣ въ буфетѣ какой-то станціи, я замѣтилъ, что передалъ комиссіонеру 10 талеровъ, такъ что у меня почти не оставалось нѣмецкой монеты.

По пріѣздѣ въ Петербургъ, я получилъ письмо отъ упомянутаго комиссіонера, въ которомъ онъ извѣщалъ меня о томъ, что, вернувшись домой, послѣ моего выѣзда изъ Берлина, онъ нашелъ въ своемъ портмонэ лишнія деньги, которыя, вѣроятно, я далъ ему по ошибкѣ, и спрашивалъ, какимъ образомъ ихъ переслать въ Петербургъ. Я ему отвѣчалъ, что жена моя отдала въ Берлинѣ окрасить какую-то матерію красильщицѣ, которой не помнитъ ни фамиліи, ни мѣстожительства, и я прошу отыскать ее, заплатить за окраску матеріи, которую переслать къ намъ, а остальныя деньги оставить въ свою пользу; если же онъ въ продолженіе опредѣленнаго въ моемъ письмѣ времени красильщицы не отыщетъ, то все, что я ему передалъ, я оставлялъ въ его пользу.

Комиссіонеръ отыскалъ красильщицу и матерію прислалъ, хотя за это не только ничего не пріобрѣлъ, но лишился нѣсколькихъ талеровъ. Я съ особымъ удовольствіемъ разсказалъ этотъ подвигъ нѣмецкой честности, чтобы показать, что я нахожу въ нѣмцахъ не одно дурное.

Мнѣ надоѣдали во время моего пребыванія въ Германіи тупость, грубость и нахальство большей части нѣмцевъ. Ихъ обычаи настолько не сходны съ нашими, что надо много терпѣнія, чтобы къ нимъ привыкнуть. Говоря съ вами, они въ видѣ особаго расположенія бьютъ васъ по плечу, и вообще имъ ничего не значитъ задѣть рукою всякаго встрѣчнаго. Въ одномъ станціонномъ буфетѣ, между Берлиномъ и нашею границею, какой-то шедшій за мною нѣмецъ схватилъ меня за плечо, чтобы очистить себѣ дорогу. Я замѣтилъ ему, что онъ свободно могъ обойти, не трогая меня, а если хотѣлъ непремѣнно идти тамъ, гдѣ я шелъ, то могъ бы просить меня посторониться, а не трогать своею рукою. Онъ мнѣ нахально отвѣчалъ: «Waaass!», на что, несмотря на мою сдержанность, получилъ названіе дурака. Тогда онъ отошелъ, и эта сцена, которая могла имѣть дурныя послѣдствія, тѣмъ и кончилась.

Моя жена постоянно заявляла сожалѣніе о томъ, что мы должны были переѣхать изъ Москвы, въ которой климатъ для нея былъ здоровѣе и гдѣ она имѣла нѣсколько друзей. Инженеръ путей сообщенія Дмитрій Павловичъ Зуевъ, бывшій въ то время начальникомъ отдѣленія въ департаментѣ жел. дорогъ, познакомился съ моею женою въ 1861 г. и съ тѣхъ поръ довольно часто бывалъ у насъ. Во время нашего пребыванія въ Карлсбадѣ жена моя получила отъ него письмо, въ которомъ онъ поздравлялъ ее съ переводомъ меня на службу въ Москву, причемъ объяснилъ, что къ устройству жел. дороги отъ Москвы на югъ положено приступить немедля на казенныя средства, не ожидая сформированія общества, которому дорога по этому направленію уступлена, что въ Москвѣ учреждается для устройства дороги особый комитетъ подъ моимъ предсѣдательствомъ и что этому комитету предоставляются самыя обширныя права, такъ что онъ не только

не будетъ въ зависимости отъ департамента жел. дорогъ, но даже въ весьма рѣдкихъ случаяхъ обязанъ будетъ испрашивать разрѣшеній главноуправляющаго путями сообщенія.

По возвращеніи моемъ въ Петербургъ, директоръ департамента жел. дорогъ П. А. Языковъ передалъ мнѣ, что имъ давно представленъ Мельникову докладъ объ учрежденіи комитета въ томъ духѣ, какъ писалъ Зуевъ, и что Мельниковъ откладываетъ его утвержденіе будто бы до моего пріѣзда, между тѣмъ работы, начавшіяся съ 1 іюля, страдаютъ отъ неустройства управленія ими.

Въ проѣздъ мой въ сентябрѣ 1861 г. черезъ Москву, куда я ѣздилъ для инспектированія замосковныхъ частныхъ жел. дорогъ, назначенный временно управляющимъ работами по устройству дороги отъ Москвы до Орла, инженеръ путей сообщенія полковникъ Семичевъ представлялся мнѣ, какъ своему будущему начальнику, причемъ жаловался на затрудненія въ работахъ, происходящія отъ переписки съ департаментомъ жел. дорогъ, и на неопредѣленность его правъ и просилъ, чтобы я уговорилъ Мельникова поскорѣе учредить предполагавшійся подъ моимъ предсѣдательствомъ комитетъ для устройства дороги.

Полагаю, что Семичевъ хотя и высказывалъ эту просьбу, но вовсе не желалъ учрежденія комитета. Языковъ, въ виду того, что Мельниковъ не утверждаетъ доклада объ этомъ учрежденіи, просилъ меня напомнить о немъ Мельникову. Я отъ напоминанія отказался на томъ основаніи, что Мельниковъ мнѣ не говорилъ о комитетѣ и можетъ быть его проектированіе не должно быть мнѣ извѣстно, а полагалъ, что Языкову самому слѣдуетъ хлопотать объ утвержденіи представленнаго имъ доклада.

Языковъ сказалъ мнѣ, что онъ неоднократно напоминалъ о докладѣ, но всѣ его напоминанія ни къ чему не ведутъ. Впослѣдствіи я узналъ, что Мельниковъ поручилъ вице-директору департамента жел. дорогъ Липину составить положеніе о постройкѣ Московско-Орловской жел. дороги, въ которомъ ничего не упоминается объ означенномъ комитетѣ.

Положеніе это Высочайше утверждено 5 марта 1865 г. Въ немъ начальнику работъ предоставлены были права нѣсколько бо́льшія, чѣмъ права директоровъ работъ при устройствѣ дороги между столицами, но тѣмъ не менѣе почти всѣ его дѣйствія были связаны подчиненіемъ его не только главноуправляющему путями сообщенія, но и департаменту жел. дорогъ.

Постараюсь выяснить причины, побудившія къ составленію проекта учрежденія въ Москвѣ комитета по устройству Московско-Орловской жел. дороги, и тѣ, по которымъ этотъ проектъ остался безъ утвержденія. Желѣзная дорога между двумя столицами строилась на средства государственнаго казначейства правительственными инженерами. При ея постройкѣ, на которую было обращено особое вниманіе правительства, она была раздѣлена на двѣ дирекціи, начальниками которыхъ были назначены инженеры Крафтъ и Мельниковъ, извѣстные своею безукоризненною честностью.

Несмотря на это, постройка дороги производилась долго, стоила чрезвычайно дорого, дала возможность нѣкоторымъ подчиненнымъ инженерамъ нажить состоянія и, сверхъ того, подала поводъ къ значительнымъ процессамъ подрядчиковъ съ казною, которые еще не кончены, и которые, доходя до Сената, рѣшались большею частію въ пользу подрядчиковъ, такъ что и теперь еще невозможно съ точностію знать, во что обошлась жел. дорога между столицами.

Всѣми было признано, что главною причиною всей этой неурядицы было то, что при постройкѣ дороги было слишкомъ много хозяевъ, именно, главноуправляющій путями сообщенія и департаментъ жел. дорогъ, отъ которыхъ начальники дирекцій по устройству дороги, настоящіе хозяева дѣла, были въ слишкомъ большой зависимости. Не говоря уже о томъ, что ни главноуправляющій, ни департаментъ ничего не понимали въ дѣлѣ постройки, послѣдній, по своему бюрократическому устройству, нисколько не заботился о томъ, чтобы дорога строилась скоро и дешево: представленія начальниковъ дирекцій лежали болѣе мѣсяца безъ разрѣшенія; часто разрѣшенія противорѣчили представленіямъ, и департаментъ заключалъ съ подрядчиками контракты, неудобоисполнимые на мѣстѣ, что отдаляло срокъ окончанія работъ, увеличивало ихъ стоимость и подавало поводъ къ безконечнымъ судебнымъ процессамъ.

Начальники дирекцій не имѣли права удалить тѣхъ изъ подчиненныхъ имъ инженеровъ, которыхъ они находили неблагонадежными или неспособными, безъ испрошенія на это разрѣшенія, причемъ обязаны были представлять причины, по которымъ они полагали необходимымъ ихъ удаленіе.

Мельниковъ, какъ одинъ изъ бывшихъ начальниковъ дирекцій по устройству дороги между столицами, долженъ былъ болѣе всѣхъ понимать всю неурядицу описаннаго управленія работами. Я уже говорилъ выше, что желаніе избѣжать этой неурядицы при постройкѣ на средства государственнаго казначейства жел. дороги отъ Одессы къ Парканамъ было причиною передачи этой постройки барону Унгернъ-Штернбергу, поставленному по хозяйственнымъ дѣламъ внѣ зависимости отъ департамента жел. дорогъ.

При началѣ постройки Московско-Орловской дороги на средства государственнаго казначейства, всѣ понимающіе дѣло постройки жел. дорогъ говорили о необходимости имѣть на мѣстѣ работъ хозяина, который не былъ бы отвлекаемъ отъ нихъ другими занятіями и который не былъ бы въ зависимости отъ петербургской бюрократіи.

Мельниковъ получилъ нѣсколько проектовъ положенія о такомъ веденіи работъ по устройству Московско-Орловской жел. дороги и эти проекты послужили основаніемъ вышеупомянутому докладу департамента жел. дорогъ, по которому предполагалось учредить въ Москвѣ комитетъ изъ трехъ инженеровъ, сдѣлавъ предсѣдателя этого комитета полнымъ хозяиномъ дѣла предоставленіемъ ему по нему неограниченныхъ правъ, такъ чтобы ему приходилось только въ совершенно исключительныхъ

случаяхъ прибѣгать къ испрошенію разрѣшеній главноуправляющаго путями сообщенія.

При такомъ способѣ постройки Московско-Орловской дороги предположено было въ члены комитета и для самаго производства работъ назначить инженеровъ путей сообщенія и тѣмъ самымъ избѣжать ошибки, сдѣланной при отдачѣ постройки дороги отъ Одессы къ Парканамъ барону Унгернъ-Штернбергу, не имѣвшему ни свѣдѣній, ни опытности, нужныхъ при постройкѣ, и набравшему себѣ въ помощники нѣмецкихъ инженеровъ весьма сомнительнаго достоинства. Но могъ-ли Мельниковъ, или кто другой на его мѣстѣ, согласиться на учрежденіе въ Москвѣ почти вполнѣ отъ него независимаго комитета по устройству жел. дороги? По вѣдомству путей сообщенія въ то время производились работы незначительныя по сравненію съ сооруженіемъ жел. дороги. Допуская вышеозначенный способъ устройства этой дороги, главноуправляющему путями сообщенія пришлось бы сознаться, что его участіе въ производствѣ единственной значительной по его вѣдомству работы должно быть для пользы дѣла весьма небольшое, а участіе департамента жел. дорогъ совершенно излишне.

Послѣ этого понятно, почему Мельниковъ не утвердилъ этого способа постройки, а прибѣгнулъ къ старому, по которому самъ строилъ Николаевскую дорогу. Послѣдствіемъ было то, что дорога отъ Москвы до Орла, а впослѣдствіи до Курска, строилась долго, дурно и дорого. Первый участокъ дороги между Москвою и Серпуховымъ (92 версты) открытъ для пассажирскаго и товарнаго движенія 15 ноября 1867 г., т.-е., почти черезъ $3\frac{1}{2}$ года по начатіи работъ, тогда какъ въ то же время частныя общества на устройство дорогъ большого протяженія употребляли около 2 лѣтъ. Каменные устои нѣкоторыхъ изъ мостовъ Московско-Курской дороги потребовали перестройки, а желѣзныя фермы были дурно уложены, отчего произошло паденіе паровоза на одномъ изъ мостовъ. Допущены большіе уклоны на значительныхъ протяженіяхъ (между прочимъ, подъемъ отъ р. Оки). Станціи построены вдали отъ городовъ и дурно, а нѣкоторыя на низменной мѣстности. Огромное зданіе для большихъ мастерскихъ въ Тулѣ дало значительныя трещины. Оборудованіе ихъ производилось долго машинами и приборами, не соотвѣтствующими ихъ назначенію. Балласта для верхняго слоя было разсыпано мало, а разсыпанный былъ дуренъ до того, что его пришлось перемѣнить въ 1870 г. Рельсы не выдержали весьма незначительнаго движенія; изъ нихъ 35% къ 1870 г. были замѣнены во время эксплоатаціи новыми. Все это наводило страхъ на проѣзжающихъ до того, что простонародье прозвало Московско-Курскую дорогу «костоломкой».

Мельниковъ, удаленный отъ мѣста работъ и занятый другими дѣлами, постоянно расхваливалъ передъ Государемъ производство работъ по устройству Московско-Курской дороги, какъ свое собственное произведеніе, а когда оказалось, что не за что было хвалить, поддерживалъ свое прежнее мнѣніе и даже сердился на тѣхъ, которые говорили ему правду и, между

прочимъ, на назначеннаго въ комиссію для освидѣтельствованія дороги, по ея окончаніи, Д. П. Зуева, особенно обращавшаго вниманіе на балластъ, дурное качество и недостаточное количество котораго были очевидны.

Приведенная неурядица довела эту дорогу, на которой двойной рельсовый путь положенъ на 240, а одиночный на 260 верстахъ, до стоимости почти 100.000 руб. на версту. Частныя общества желѣз. дорогъ реализовали въ то время свои акціи и облигаціи кругомъ по 75%, а потому для пріобрѣтенія 100.000 р. кред. имъ потребовалось бы выдать этихъ бумагъ на 133.333 р. кред., что по курсу 320 сантимовъ на рубль составляетъ 106.666 р. мет.

Московско-Курская дорога, по ея окончаніи, продана приблизительно за эту сумму частному обществу. Не подлежитъ сомнѣнію, что всякое частное общество, если бы ему была передана постройка этой дороги, употребило бы на нее почти вдвое менѣе. Предположимъ, наконецъ, невѣроятное, именно, что Мельниковъ, въ виду пользы дѣла, согласился бы передать почти всѣ свои права по устройству жел. дороги особому учрежденному съ этою цѣлью комитету, или вѣрнѣе, его предсѣдателю, и разсмотримъ, какое вліяніе имѣло бы это на ходъ дѣла. Кто бы ни былъ назначенъ предсѣдателемъ комитета, я или другое лицо, Мельниковъ и всякій другой на его мѣстѣ не могъ бы находить всѣ мѣры, принимаемыя комитетомъ, одобрительными и не дѣлать своихъ замѣчаній, которыя поставили бы предсѣдателя комитета въ фальшивое положеніе: ему пришлось бы или дѣйствовать по указаніямъ своего начальника, или удалиться.

Нѣтъ сомнѣнія, что его преемникъ, во избѣжаніе той же участи, сдѣлался бы покорнымъ орудіемъ своего начальника, а еще болѣе департамента жел. дорогъ, который дѣйствовалъ бы въ этомъ случаѣ еще хуже обыкновеннаго, такъ какъ вся отвѣтственность по дѣламъ устройста дороги осталась бы на комитетѣ, несмотря на то, что онъ былъ принужденъ не пользоваться данными ему правами.

Высшіе чины департамента жел. дорогъ всегда будутъ имѣть вліяніе на министра и никогда не помирятся съ тѣмъ, чтобы сооруженіе новой жел. дороги было внѣ его круга дѣйствій, изъ самолюбія и властолюбія, а нѣкоторые и изъ корыстолюбія.

При подрядахъ и заготовкахъ чины департамента могутъ получать большія взятки, а если черезъ это пострадаетъ дорога, то во всякомъ случаѣ за ея устройство отвѣчаютъ не они, а мѣстные распорядители. Тогдашніе высшіе чины департамента не были способны на злоупотребленія, но они, какъ и большая часть честныхъ чиновниковъ, не только не отказывались отъ непомѣрнаго увеличенія получаемаго ими содержанія, но постоянно придумывали разныя къ тому средства. Они находили, что если содержаніе назначено по утвержденному положенію, то полученіе его совершенно законно.

Вице-директоръ департамента Липинъ, конечно честный чиновникъ, имѣлъ особенную способность къ изобрѣтенію средствъ увеличить свое

содержаніе. Состоя вице-директоромъ департамента, онъ вмѣстѣ съ тѣмъ былъ и членомъ совѣта главнаго общества жел. дорогъ, въ которомъ получалъ особое содержаніе болѣе 6.000 р. въ годъ. Но этого ему было недостаточно. Въ § 4-мъ Высочайше утвержденнаго положенія о постройкѣ Московско-Орловской дороги было назначено 4% со всей предназначенной на эту постройку суммы на общіе расходы по управленію работами. Изъ суммы, образуемой этими %, часть назначалась на содержаніе мѣстнаго управленія и на увеличеніе содержанія чиновъ департамента жел. дорогъ, черезъ что содержаніе нѣкоторыхъ изъ нихъ было болѣе, чѣмъ удвоено, а часть на награды по усмотрѣнію главноуправляющаго путями сообщенія, и тутъ то львиную долю получалъ опять тотъ же Липинъ.

Выше было мною упомянуто, что докладъ объ учрежденіи въ Москвѣ комитета для устройства жел. дороги былъ представленъ департаментомъ жел. дорогъ и что директоръ его Языковъ заботился объ его утвержденіи, что можетъ показаться противорѣчіемъ сказанному мною о томъ, что учрежденіе подобнаго комитета не соотвѣтствуетъ выгодамъ чиновъ департамента. Но при этомъ необходимо замѣтить, что Языковъ былъ въ совершенно исключительномъ положеніи: болѣзненный, въ преклонныхъ лѣтахъ, не имѣвшій свѣдѣній не только о постройкѣ жел. дорогъ, но ни о какихъ постройкахъ, спавшій при дѣлаемыхъ ему докладахъ, онъ находилъ, что въ департаментѣ слишкомъ много дѣла, чтобы его обременять новыми занятіями. Вскорѣ онъ былъ замѣненъ Липинымъ.

Причины, по которымъ Московско-Курская дорога была построена безъ назначенія дѣйствительнаго хозяина на мѣстѣ постройки, что привело къ плачевнымъ результатамъ, изложены мною подробно съ тѣмъ, чтобы доказать, что при настоящемъ порядкѣ вещей въ Россіи постройка жел. дорогъ казенною администраціею невыгодна. Дѣйствительно, вся неурядица такой постройки ложится гнетомъ на государственное казначейство. Всѣ недосмотры и злоупотребленія этой администраціи падаютъ на него непосредственно.

Московко-Курская дорога строилась долѣе и хуже дорогъ, построенныхъ частными обществами и стоила гораздо дороже. Мельникову и Семичеву можно было поставить въ заслугу то, что они ея постройкою ясно доказали невыгодность казенной постройки жел. дорогъ. Но наше общество имѣетъ плохую память: не прошло шести лѣтъ со времени окончанія Московско-Курской дороги, какъ министръ путей сообщенія снова затѣвалъ подобную же постройку, въ чемъ поддерживался общественнымъ мнѣніемъ, большею частію періодическихъ изданій, и инженерами путей сообщенія.

Теоретически подобная постройка имѣетъ за собою преимущество, но практика доказала противное. Понятно, что инженеры путей сообщенія предпочитаютъ казенную постройку дорогъ частной. Относительно же предпочтенія казенной постройки сотрудниками періодическихъ изданій должно сказать, что они пишутъ не понимая дѣла, и что Головачевъ, одинъ изъ сотрудниковъ «Вѣстника Европы» и «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей»,

въ которыхъ наиболѣе восхвалялся этотъ способъ постройки, принятъ на службу графомъ А. П. Бобринскимъ въ бытность его министромъ путей сообщенія.

Послѣдній, въ своемъ представленіи въ комитетъ министровъ отъ 31 мая 1874 г. о постройкѣ Донецкой и Мелитопольской жел. дорогъ на казенныя средства и правительственными инженерами, обращаетъ вниманіе между прочимъ на то, что устроенныя такимъ способомъ жел. дороги были проданы частнымъ обществамъ безубыточно, слѣдовательно и упомянутыя двѣ дороги, по ихъ устройствѣ, могли бы быть также проданы. Многія высокопоставленныя лица повторяли мнѣ это неоднократно. Но они не подумали, что частныя общества при покупкѣ дорогъ имѣютъ въ виду доходъ, который онѣ могутъ приносить, а слѣдовательно не столько качество ихъ постройки, сколько выгодность направленія, по которому онѣ проложены. Проданы же въ 1874 г. частнымъ обществамъ четыре казенныя жел. дороги: Николаевская, Одесская, Кіевско-Жмеринская и Московско-Курская, выгодность которыхъ не можетъ подлежать сомнѣнію, но разсмотримъ, правильно ли указаніе Бобринскаго на то, что эти дороги проданы безубыточно.

Главныя условія при продажѣ Николаевской дороги главному обществу жел. дорогъ состояли въ томъ, что оно обязано въ тѣ годы, когда получитъ съ дороги чистаго дохода не менѣе 7.200.000 р. кред., уплатить эту сумму казнѣ, а въ тѣ годы, когда получитъ менѣе, только ту сумму, до которой достигнетъ чистый доходъ, причемъ недоплата одного года не возмѣщается въ послѣдующіе, болѣе прибыточные года. На этомъ основаніи можно купить безъ денегъ всякое имущество. Сверхъ того, правительство при передачѣ дороги обязалось для ея улучшенія выдать безвозвратно до 15 милліоновъ рублей. Стоимость постройки Николаевской жел. дороги, увеличенная этими 15 милліонами, такъ значительна (она до сего времени не опредѣлена съ точностію), что если главное общество и будетъ платить ежегодно только эти 7.200.000 р., то и тогда едвали вполнѣ покроются проценты съ употребленнаго на дорогу капитала.

Одесская жел. дорога была уступлена Русскому обществу пароходства и торговли приблизительно за ту сумму, въ которую обошлась ея постройка казнѣ. Правительство получило за нее отъ общества гарантированныхъ правительствомъ облигацій на 47.445.000 р. мет. и акцій на 14.869.500 р. кр. Остальныя акціи для окончанія Одесской дороги на 15.543.500 р. кр., оставшіяся въ распоряженіи купившаго дорогу общества, пользуются до 1 іюля 1878 г. преимуществомъ предъ правительственными акціями въ томъ, что на послѣднія насчитываются проценты только по уплатѣ 5% по акціямъ, выпущеннымъ обществомъ. Съ 30 іюля 1870 г., срока поступленія жел. дороги во владѣніе общества, до 31 декабря 1873 г. уплачено правительству процентовъ по его акціямъ 81.900 р. мет., такъ что въ эти $3\frac{1}{2}$ года казна потеряла процентами на акціяхъ Одесской дороги до $2\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей. Сверхъ того, общество къ 1 января

1874 года оставалось должнымъ правительству по %-мъ на облигаціи болѣе 3.600.000 р. и за сданныя правительствомъ обществу потребности до 950.000 рублей.

Устроенный правительствомъ Кіево-Жмеринскій участокъ былъ уступленъ обществу Кіево-Брестской жел. дороги приблизительно за ту сумму, въ которую обошлась его постройка. Казна получила за него отъ общества на 5.290.000 р. мет. не гарантированныхъ акцій и на 14.544.000 р. мет. гарантированныхъ облигацій. При этомъ общество обязалось выстроить Бердичевско-Брестскій участокъ на остальной основной капиталъ, образуемый реализаціею акцій на 9.924.750 р. мет. и облигацій на 15.889.500 р. мет.

Но не приступая еще къ работамъ, общество начало просить о пособіяхъ и, между прочимъ, объ уменьшеніи цѣны уступленнаго обществу Кіево-Жмеринскаго участка слишкомъ на два милліона рублей, т. е., просило подарить ихъ обществу и купить у общества по 75 за сто двѣ трети акцій, падающихъ на Бердичево-Брестскій участокъ. Вслѣдствіе этой просьбы были даны новыя пособія, даже большія, чѣмъ тѣ, на которыя общество претендовало въ 1871 году, такъ что въ 1874 году основной капиталъ общества составлялъ акціями на 15.216.750 р., изъ которыхъ принадлежатъ правительству на сумму 11.908.500 р., и облигаціями на 30.453.500 р. мет., которыя всѣ принадлежатъ правительству.

Затѣмъ общество владѣло акціями только на 3.308.250 р. На немъ къ 1 января 1873 года состояло долговъ по неуплатѣ процентовъ на облигаціи 1.504.597 р. мет. и за разныя потребности, переданныя вмѣстѣ съ дорогою, 568.793 р. кред. По неимѣнію обществомъ средствъ къ окончанію устройства дороги правительство выдало ему ссуду въ 2.400.000 р. мет., и засимъ капиталъ общества превратился въ отрицательную величину. Вслѣдствіе всего этого Кіево-Жмеринскій участокъ не только не проданъ безубыточно, какъ выразился графъ А. П. Бобринскій въ своемъ представленіи въ комитетъ министровъ, но вовсе не проданъ, а отданъ обществу съ приплатою ему денегъ.

На сооруженіе Московско-Курской жел. дороги правительство затратило всего безъ всякаго исключенія 48.472.274 р.*).

---

*) Въ бытность графа А. П. Бобринскаго министромъ путей сообщенія, онъ его агенты старались доказать выгоды казенной постройки жел. дороги, приводя фальшивыя цифры стоимости Московской-Курской дороги и измѣняя ихъ безпрерывно. Такъ, въ передовой статьѣ одного изъ нумеровъ «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей» за 1874 г. между прочимъ сказано: «Московско-Курская дорога, о которой говорено, что она стоитъ Богъ знаетъ какихъ денегъ, обошлась 70.768 р. съ версты». Въ эту сумму, какъ видно изъ послѣдующаго текста статьи, введены расходы на устроенный второй путь и на пріобрѣтеніе добавочнаго подвижного состава. Агенты Бобринскаго прежде доказывали гораздо меньшую стоимость, но и эта послѣдняя гораздо ниже дѣйствительной, такъ какъ, по словамъ тѣхъ же агентовъ, протяженіе всей дороги 508 верстъ (на самомъ дѣлѣ 502, 29), а дѣйствительно израсходовано 48.472.274 руб. кред., что выходитъ на версту 95.417 руб.

Нарицательный капиталъ, за который оно продало эту дорогу, составляетъ гарантированными облигаціями на 41.704.000 р. и не гарантированными акціями на 10.000.000 р., итого 51.704.000 р. Въ представленіи моемъ въ комитетъ министровъ отъ 7 апрѣля 1871 года я предполагалъ слѣдующую выручку отъ означеннаго капитала: за 27.339.200 р. мет., вошедшихъ въ число консолидированныхъ облигацій, выпущенныхъ по указу 9 января 1870 года, поступило 26.597.922 р. за 14.364.800 р. мет. облигацій, полагая ихъ выпустить по 78,5%, получится 11.278.368 р., а по курсу 31 пенсъ 14.567.054 р.; за 10.000.000 р. мет. акціонернаго капитала общество обязано внести 11.000.000 р. кр., итого выручается 52.164.976 р., т.-е., на 3.692.702 р. болѣе, чѣмъ дорога стоила правительству. Эта чистая прибыль въ дѣйствительности оказалась еще большею, такъ какъ 14.364.800 р. мет. облигацій были выпущены не по 78,5%, а кажется по 85%. Независимо отъ этой единовременной выручки отъ продажи дороги, правительство получаетъ половину чистаго ежегоднаго дохода, превышающаго 7% на нарицательный акціонерный капиталъ, и такъ какъ въ 1873 г. этотъ доходъ составлялъ 7,81% съ означеннаго капитала, то правительство получило отъ общества, сверхъ 5% на облигаціонный капиталъ, дивиденда въ этомъ году 164.245 рублей.

Изъ этого обозрѣнія уступки упомянутыхъ четырехъ жел. дорогъ частнымъ обществамъ видно, что собственною продажею можно назвать уступку Московско-Курской дороги, такъ какъ казна получила наличными деньгами за акціонерный капиталъ съ купившаго ее общества, и продажею, не только безубыточною, но выгодною. Уступки же прочихъ трехъ дорогъ нельзя назвать продажею, потому что при этихъ уступкахъ никакой наличной суммы не получено, а дороги эти отданы собственно въ эксплоатацію частнымъ обществамъ, и изъ приведенныхъ цифръ видно, что правительство, по уступкѣ этихъ трехъ дорогъ, не получаетъ надлежащихъ процентовъ на капиталъ, употребленный на ихъ устройство.

Тѣмъ не менѣе нельзя не одобрить того, что правительство уступкою этихъ дорогъ частнымъ обществамъ избавило себя отъ управленія ихъ эксплоатаціею, которая въ его рукахъ принесла бы государственному казначейству новые убытки. Для доказательства достаточно привести примѣръ Московско-Курской дороги, на эксплоатацію которой, во время казеннаго управленія, требовалась бо́льшая сумма, чѣмъ приносимый ею доходъ, такъ что не только не уплачивались проценты на огромный затраченный капиталъ, но требовались новыя средства (до 800.000 р. въ годъ) отъ государственнаго казначейства на поддержаніе эксплоатаціи.

Съ перваго же года (1872) по поступленіи этой дороги въ частное общество, оно получило чистой прибыли отъ эксплоатаціи 3.775.000 р., изъ которыхъ уплатило правительству слѣдующіе по облигаціямъ проценты до 2.515.000 р. и, за сдѣланными по уставу вычетами въ запасный и эмеритальный капиталъ, на погашеніе акціонернаго капитала осталось

въ пользу акціонеровъ болѣе 1.115.000 р., что составляетъ болѣе 6¼% на акціонерный капиталъ *). На второй же годъ (1873) эксплоатація равнялась 4.345.500 р., изъ которыхъ уплочены правительству слѣдующіе по облигаціямъ проценты болѣе 2.573.000 р. и половина остатка чистаго дохода сверхъ 7% съ акціонернаго капитала, и именно, какъ выше сказано, 164.245 р. 38 к., а за выше упомянутыми вычетами, такъ равно на устройство центральнаго механическаго учебнаго заведенія и въ пользу директоровъ правленія и служащихъ по дорогѣ, осталось въ пользу акціонеровъ болѣе 1.426.000 р., что составляетъ 7,81% на акціонерный капиталъ. Вотъ какая разность между хозяйствами казеннымъ и частнымъ. Чистый доходъ по эксплоатаціи Николаевской жел. дороги со времени отдачи ея главному обществу (1868 г.) увеличился въ пять лѣтъ почти вдвое, а именно съ 5.471.828 р. въ 1867 г. до 10.708.814 р. въ 1873 году. Кіево-Брестская и Одесская дороги не представляютъ еще подобныхъ выгодъ для государственнаго казначейства, но, конечно, при казенномъ управленіи онѣ стоили бы ему еще дороже. Можно надѣяться, что со временемъ и онѣ будутъ давать доходъ правительству. И послѣ столь разительной выгоды, представляемой частной эксплоатаціей въ сравненіи съ казенною на Николаевской и въ особенности на Московско-Курской жел. дорогѣ, находятся еще люди, которые утверждаютъ, что слѣдовало бы на всѣхъ жел. дорогахъ ввести казенную эксплоатацію. Не говоря уже о томъ, что эта цѣль недостижима вслѣдствіе уставовъ частныхъ обществъ жел. дорогъ, ясно, что если бы это и было возможно, то государственному казначейству пришлось бы употреблять на эксплоатацію дорогъ такія суммы, которыя превышаютъ его средства.

Конечно, казенные служащіе не хлопотали бы о чистой прибыли съ дорогъ столько, сколько о ней хлопочутъ изъ своихъ выгодъ частныя общества и служащіе въ нихъ.

Министерство путей сообщенія должно считать себя счастливымъ, что можетъ пользоваться частною дѣятельностью для управленія 46 дорогами, имѣющими протяженія болѣе 16.000 верстъ. Если вспомнить, что цѣлый департаментъ жел. дорогъ завѣдывалъ одною дорогою въ 600 верстъ, которая, несмотря на ея явную выгодность, давала вслѣдствіе дурного управленія весьма незначительные доходы, то какое громадное центральное управленіе потребовалось бы для настоящей сѣти жел. дорогъ.

Говорятъ, что можно, въ случаѣ управленія дорогами казною, учредить мѣстныя правленія съ правами, которыя имѣютъ настоящія правленія частныхъ обществъ жел. дорогъ, но я уже говорилъ, что это невозможно

---

*) Весь нарицательный акціонерный капиталъ образованъ изъ акцій на уплату по законтрактованнымъ и предположеннымъ къ производству въ 1871 г. работамъ и поставкамъ 1.729.000 р. и на дополнительныя работы впослѣдствіи 4.000.000 р., а всего 15.729.000 р. мет., что составляетъ кредитными 18.264.000 р., прибавивъ къ 15.729.000 р. акціонернаго капитала облигаціонный въ 41.704.000 р. весь капиталъ общества Московско-Курской дороги равняется 57.233.000 р. мет.

при постройкѣ дорогъ, а при ихъ эксплоатаціи это, по тѣмъ же причинамъ, еще невозможнѣе. Откуда правительство возьметъ лицъ, потребныхъ для этихъ правленій? Жалуются на безпорядки частныхъ жел. дорогъ, но не увеличились ли бы они въ нѣсколько кратъ при казенномъ управленіи?

Министерство путей сообщенія имѣетъ инспекторовъ на всѣхъ дорогахъ и если оно не можетъ черезъ нихъ уничтожить безпорядки, то гдѣ же въ нихъ тѣ лица, которыя могли бы сами управлять дорогами. Если бы министерство разъяснило причину безпорядковъ и требовало бы ихъ устраненія, то нѣтъ сомнѣнія, что въ большей части случаевъ оно достигло бы этой цѣли. Но для этого министерство должно требовать отъ правленій обществъ только полезное и удобоисполнимое. Въ противномъ случаѣ оно потеряетъ должное къ себѣ уваженіе, а общества, не исполняя невозможныхъ требованій, перестаютъ исполнять и правильныя. Я могъ бы привести много безполезныхъ требованій министерства. Ограничусь теперь пришедшими мнѣ на память. Отъ правленій обществъ частныхъ жел. дорогъ требуется огромное число разныхъ и въ томъ числѣ статистическихъ свѣдѣній по формамъ, чрезвычайно затруднительнымъ. Многія изъ этихъ свѣдѣній совершенно безполезны.

Циркуляромъ министерства, изданнымъ въ 1874 году, значительно увеличено требованіе подобныхъ свѣдѣній. Циркулярами въ томъ же году министерство потребовало, между прочимъ, чтобы о проѣздѣ «сановниковъ» по дорогамъ онѣ немедля телеграфировали мѣстной губернской администраціи, не объясняя, кого считать сановниками и какъ ихъ узнавать, и чтобы на всѣхъ дорогахъ въ каждомъ поѣздѣ были въ вагонахъ первыхъ двухъ классовъ отдѣльныя помѣщенія для дамъ, для некурящихъ и для курящихъ, причемъ не было принято въ соображеніе ни число вагоновъ на дорогахъ, ни ихъ настоящее устройство, которое не можетъ быть передѣлано безъ утвержденія проектовъ передѣлки центральнымъ управленіемъ, ни число пассажировъ, которое въ поѣздахъ многихъ дорогъ бываетъ очень незначительно. Большая часть инспекторовъ отъ правительства, сознавая невозможность исполненія требованій министерства, не понуждаютъ правленій, а оно увѣряетъ, что послѣднія противятся его требованіямъ, и вслѣдствіе того стало относительно ихъ въ враждебное положеніе, тогда какъ правленія жел. дорогъ должны быть имъ признаваемы за необходимыхъ помощниковъ.

Нѣкоторыя изъ этихъ правленій дѣйствительно ведутъ дѣла не хозяйственно и вообще дурно. Обязанность министерства путей сообщенія изслѣдовать причины такого веденія дѣлъ и настоятельно требовать улучшенія, для чего ему предоставлена уставами общества вся нужная власть и для чего оно имѣетъ достаточное число компетентныхъ лицъ. Но для достиженія этой цѣли необходимо, чтобы распоряженія министерства основывались на донесеніяхъ мѣстныхъ инспекторовъ, честно относящихся къ дѣлу, которыхъ всегда можно найти между инженерами.

Инспекторъ Московско-Брестской жел. дороги, дѣйствительный статскій

совѣтникъ Кипріяновъ, конечно, составляетъ между ними исключеніе. Взводя на правленіе этой дороги небылицы и, между прочимъ, увѣряя, что дрова заготавливаются дорого и что слѣдуетъ по смѣтамъ на 1875 г. назначить ихъ заготовленіе по всей линіи среднею цѣною не выше 8 р. 50 коп. за кубическую саж., тогда какъ цѣна эта невозможна и дрова уже законтрактованы, онъ вводитъ министерство въ обманъ и въ напрасную переписку, которая только роняетъ достоинство министерства.

Кипріяновъ это дѣлаетъ или изъ угожденія начальству, или можетъ быть еще изъ-за менѣе благовидной причины. По моему мнѣнію, правительство, для своихъ же выгодъ, должно какъ можно менѣе вмѣшиваться въ дѣла частныхъ обществъ: вмѣшательство его всегда должно имѣть разумное основаніе.

Непріязненный взглядъ на частныя общества жел. дорогъ принадлежитъ бывшему министру путей сообщенія графу А. П. Бобринскому. По своему сумасбродству, властолюбію и самоувѣренности, онъ былъ убѣжденъ, что если бы онъ имѣлъ болѣе власти, то все пошло бы превосходно. Своей энергіей онъ привилъ это мнѣніе своимъ ближайшимъ помощникамъ, изъ которыхъ одни по тупоумію, а другіе, не зная, какое воззрѣніе будетъ имѣть новый министръ, продолжаютъ тѣснить правленія частныхъ обществъ, чтобы довести ихъ до невозможности дѣйствовать, тогда какъ слѣдовало бы считать эти правленія единственно возможными въ настоящее время мѣстными органами министерства, которое должно руководить ими безъ придирокъ и притѣсненій, столь свойственныхъ, къ сожалѣнію, бюрократіи.

Высочайшимъ указомъ 12 іюля 1864 г. установленъ былъ крестъ въ память Кавказской войны, который разрѣшено мнѣ носить за мое участіе въ дѣлахъ съ горцами. Въ этомъ указѣ не было объяснено о томъ, всѣ ли чины, бывшіе въ экспедиціяхъ противъ горцевъ, или только участвовавшіе въ сраженіяхъ съ ними, имѣютъ право на ношеніе этого креста. Иниціатива разъясненія этого вопроса, конечно, принадлежитъ военному министерству, но оно сдѣлано было главнымъ управленіемъ путей сообщенія.

Дочь сестры моей, Валентина Засѣцкая, съ мужемъ и дѣтьми, съ 1859 г. постоянно жившая за границею, пріѣхала въ 1864 г. въ свое подмосковное имѣніе Доршево, а осень этого года и слѣдующую зиму провела въ Петербургѣ. Ея мужъ привыкъ за границею жить въ гостиницахъ, а потому Засѣцкіе и въ Петербургѣ помѣстились въ гостиницѣ Демута. Чтобы чаще видѣться съ дочерью и внуками, сестра моя Викулина съ младшею дочерью Эмиліею жили въ той же гостиницѣ. Дѣти Засѣцкихъ Ольга и Дмитрій были очень милы, особенно послѣдній своею красотой всѣмъ нравился. Конечно, я часто съ ними видѣлся.

Осенью 1864 г. пріѣхалъ въ Петербургъ бывшій Новороссійскій генералъ-губернаторъ, генералъ-адъютантъ Павелъ Евстафьевичъ Коцебу, возбудившій вопросъ о продолженіи строившейся между Одессою и Бал-

тою дороги не на Кіевъ, какъ онъ представлялъ прежде, а на Кременчугъ, явно желая, чтобы жел. дорога какъ можно дольше шла въ раіонѣ его генералъ-губернаторства, и о представленіи барону Унгернъ-Штернбергу работъ по этому продолженію на тѣхъ основаніяхъ, на которыхъ онъ строилъ Одессо-Балтскую дорогу. Русское географическое общество пожелало обсудить вопросъ о направленіи дороги отъ Балты въ своемъ засѣданіи, къ которому пригласило между прочимъ Коцебу и меня.

Я заѣхалъ къ Мельникову сказать, что я намѣренъ въ засѣданіи общества говорить о направленіи дороги между Москвою и Одессою и желалъ бы знать его мнѣніе по этому предмету. Мельниковъ, видимо недовольный моимъ заявленіемъ, отвѣчалъ, что я, какъ и всѣ другіе, могу говорить все, что угодно, подразумѣвая, что эта болтовня ни къ чему не поведетъ.

Въ засѣданіи общества Коцебу изложилъ свое мнѣніе о направленіи дороги отъ Балты на Кременчугъ и былъ сильно поддерживаемъ Одесскимъ банкиромъ Рафаловичемъ, читавшимъ приготовленную имъ по этому предмету статью на французскомъ языкѣ. Я изустно возражалъ, причемъ давалъ предпочтеніе соединенію Москвы съ Одессою чрезъ Курскъ и Кіевъ. Многіе нашли мое возраженіе правильнымъ и изложеннымъ блистательно.

А. А. Абаза (впослѣдствіи предсѣдатель департамента экономіи въ Государственномъ Совѣтѣ) заявилъ мнѣ, что онъ не раздѣляетъ моего мнѣнія о преимуществѣ направленія отъ Балты на Кіевъ, но что онъ не одобряетъ предложеннаго Коцебу способа постройки жел. дороги черезъ Унгернъ-Штернберга, человѣка вовсе не свѣдущаго въ дѣлѣ устройства жел. дорогъ. Я заподозрилъ Абазу въ томъ, что онъ предпочитаетъ направленіе на Кременчугъ изъ желанія угодить великой княгинѣ Еленѣ Павловнѣ, двора которой онъ былъ гофмейстеромъ и ея любимцемъ. Большое имѣніе великой княгини находилось вблизи означеннаго направленія. Абаза впослѣдствіи сошелся съ Унгернъ-Штернбергомъ и вмѣстѣ съ нимъ былъ учредителемъ Харьково-Кременчугской жел. дороги.

Желая предотвратить избраніе правительствомъ направленія дороги отъ Балты на Кременчугъ, а не на Кіевъ, я написалъ статью о направленіи дороги отъ Москвы до Одессы, которую послалъ въ журналъ, издававшійся тогда Иваномъ Сергѣевичемъ Аксаковымъ, приславшимъ мнѣ по этому поводу слѣдующую записку *):

«Статья ваша помѣщена, потому что цензоръ одну статью запретилъ, а другую удержалъ для доклада цензурному комитету. Такъ что если бы не было вашей статьи, я не могъ бы выпустить №-ра. Цензоръ, подписавши корректуру вашей статьи, возвратилъ ее мнѣ при письмѣ, въ которомъ пишетъ, что частнымъ образомъ ему положительно извѣстно, что проектъ Коцебу уже удостоился Высочайшаго утвержденія; что онъ, цензоръ, не считаетъ себя въ правѣ не пропускать статьи, такъ какъ Вы-

*) Я привожу буквально эту записку, чтобы показать, какъ трудно было издавать журналы при существовавшей тогда цензурѣ.

сочайшее утвержденіе еще не объявлено, но думаетъ, что я, по собственному соображенію, какъ редакторъ, не захочу ее помѣстить. Грѣшный человѣкъ, я тутъ и захотѣлъ. Черезъ нѣсколько дней нельзя будетъ и рта разинуть объ этой дорогѣ, нужно воспользоваться представляющеюся возможностью. Статья мастерская, ловкая и должна произвести впечатлѣніе».

Статью мою я напечаталъ въ изданіи Аксакова, а не въ значительно болѣе распространенныхъ «Московскихъ Вѣдомостяхъ», въ которыхъ до сего времени постоянно помѣщалъ мои статьи о жел. дорогахъ, потому что редакторы этихъ вѣдомостей, въ случаѣ ихъ несогласія съ выраженными мною мнѣніями, дѣлали подстрочныя замѣчанія, вмѣсто того чтобы предварительно объясниться со мною по тѣмъ предметамъ, по которымъ мы не сходились въ мнѣніяхъ, или печатать свои мнѣнія особо отъ моихъ статей.

Направленіе жел. дороги отъ Балты до Елисаветграда было Высочайше утверждено 25 марта 1865 г. и ея устройство отдано барону Унгернъ-Штернбергу по заключенному съ нимъ генералъ-адъютантомъ Коцебу 12 мая 1865 г. контракту, котораго основныя условія были Высочайше утверждены 25 марта того же года. Впослѣдствіи, и именно 3 августа 1867 г., между ними же заключенъ контрактъ на сооруженіе Елисаветградо-Кременчугской дороги, основныя условія котораго были Высочайше утверждены 5 мая того же года.

Но засѣданіе географическаго общества и статьи въ періодическихъ изданіяхъ не остались безъ послѣдствій. Ими выяснилась необходимость скорѣйшаго соединенія жел. дорогами Кіева съ Одессою и Москвою по направленію не черезъ Орелъ и Брянскъ, какъ предполагалось сѣтью жел. дорогъ, одобренною 3 января 1863 г., а черезъ Орелъ и Курскъ. Въ 1865 г. принимались мѣры къ немедленному устройству жел. дороги между Москвою, Курскомъ, Кіевомъ и Одессою. Общество Одессо-Кіевской и Московско-Севастопольской жел. дорогъ, уставы которыхъ были утверждены 21 марта и 25 іюля 1863 г., не могли, несмотря на данныя имъ весьма значительныя льготы, реализовать необходимые капиталы.

Эта неудача, побудившая уже правительство приступить къ работамъ съ обоихъ концовъ Московско-Одесской дороги на казенныя средства, а именно отъ Москвы до Орла подъ распоряженіемъ главнаго управленія путями сообщенія и отъ Одессы до Балты подъ распоряженіемъ барона Унгернъ-Штернберга, побудила и остальное протяженіе дороги построить казенными средствами. Вслѣдствіе этого рѣшено было продолжать дорогу отъ Орла до Курска на тѣхъ же основаніяхъ, на какихъ строилась дорога отъ Москвы до Орла, а постройку дороги отъ Орла до Балты поручить частнымъ предпринимателямъ съ тѣмъ, чтобы они, по мѣрѣ исполненія ими работъ, получали деньги изъ государственнаго казначейства сообразно расцѣночнымъ вѣдомостямъ, предварительно согласованнымъ между ними и главнымъ управленіемъ путями сообщенія.

Постройку участка между Кіевомъ и Балтою съ вѣтвями отъ Казатина къ Бердичеву и отъ Жмеринки къ Волочиску на означенныхъ основаніяхъ пожелали принять на себя нѣсколько иностранцевъ, во главѣ которыхъ стоялъ администраторъ генеральнаго банка въ Брюсселѣ баронъ де-Вріеръ, бывшій министръ иностранныхъ дѣлъ въ Бельгіи. Онъ и извѣстный желѣзнодорожный дѣятель Шакенъ пріѣхали въ зиму 1864—1865 г. въ Петербургъ и представили свои условія.

Де-Вріеръ, украшенный большимъ числомъ орденовъ, звѣздъ и между прочимъ русскою звѣздою Бѣлаго Орла, имѣлъ нѣкоторыя знакомства въ Петербургѣ и, конечно, сдѣлалъ новыя связи, обѣщая черезъ своихъ, уже нѣсколько лѣтъ поселившихся въ Россіи, соотечественниковъ, какъ-то, бельгійца Филлеля, значительныя выгоды высокимъ лицамъ, имѣвшимъ возможность вліять на передачу постройки дороги. Оффиціально же имъ были представлены на французскомъ языкѣ условія постройки Мельникову, который передалъ ихъ мнѣ и приказалъ лично переговорить съ де-Вріеромъ и Шакеномъ. Я нашелъ эти условія невыгодными для казны, и они соглашались принять мои замѣчанія, но по одному изъ нихъ необходимо было отложить заключеніе контракта на постройку дороги по крайней мѣрѣ на одинъ годъ. Это замѣчаніе состояло въ томъ, что, по неимѣнію техническихъ изысканій по направленію предполагаемой дороги, нельзя было опредѣлить ея стоимости, а слѣдовательно и составить расцѣночной вѣдомости. Имѣлись изысканія, сдѣланныя не состоявшимся обществомъ Одессо-Кіевской дороги, но и правительство и де-Вріеръ находили необходимымъ значительно измѣнить направленіе дороги противъ предназначеннаго обществомъ.

Рѣшено было предоставить де-Вріеру и К° лѣтомъ 1865 г. произвести, подъ наблюденіемъ правительственныхъ инженеровъ, новыя изысканія и по ихъ окончаніи войти въ переговоры съ правительствомъ о постройкѣ де-Вріеромъ и К° дороги. Де-Вріеръ снова пріѣхалъ въ Петербургъ въ зиму 1865—1866 г. Вліятельныя лица и, какъ говорили, графъ А. В. Адлербергъ сдѣлались участниками дѣла. Представленныя въ началѣ 1866 г. де-Вріеромъ Мельникову условія постройки имъ дороги на счетъ государственнаго казначейства были переданы на разсмотрѣніе департамента жел. дорогъ и только послѣ соглашенія департамента съ де-Вріеромъ въ комиссію для разсмотрѣнія предложеній на постройку частныхъ жел. дорогъ и обсужденія общихъ и важныхъ вопросовъ, касающихся жел. дорогъ, о которой я упоминалъ выше и которой я состоялъ членомъ.

Все протяженіе дороги было исчислено въ 622 версты. Правительство уплачивало строителямъ часть металлическими, а другую кредитными рублями. По приведеніи же цѣнности металлическихъ рублей въ кредитные, оказалось, что правительство уплатитъ за каждую версту дороги 72.500 р. Принимая въ соображеніе, что мѣстность, по которой строится дорога, не представляетъ особыхъ затрудненій, я не видѣлъ причины давать

за версту болѣе 62.500 р., такъ какъ на нѣсколькихъ уже выстроенныхъ жел. дорогахъ она не обходилась болѣе этой суммы.

Обществамъ Рязанско-Козловской и Динабурго-Витебской жел. дорогъ даны были гарантіи съ 75.000 р. на версту, но не говоря уже о томъ, что я всегда находилъ эту стоимость версты преувеличенною, означенныя общества обязаны были сами реализовать потребный на постройку дороги капиталъ и платить на него проценты во время постройки, черезъ что ихъ наличный капиталъ могъ уменьшиться на одну треть.

Комиссія, имѣя въ виду, что всѣ условія договора предварительно согласованы между де-Вріеромъ и Мельниковымъ, нашла цѣну 72.500 р. на версту дороги умѣренною, о чемъ и составила журналъ, но я приложилъ къ журналу мое объ этомъ мнѣніе. Мельниковъ согласился съ мнѣніемъ большинства членовъ комиссіи и по заведенному порядку, до представленія на утвержденіе комитета министровъ передачи постройки по этой цѣнѣ, просилъ заключенія министра финансовъ.

Рейтернъ, потребовавъ дѣло, спросилъ П. Г. фонъ-Дервиза, не можетъ ли онъ сдѣлать пониженія противъ цѣны, просимой де-Вріеромъ. Дервизъ, основываясь, какъ онъ мнѣ говорилъ впослѣдствіи, на моей оцѣнкѣ, согласился понизить плату за постройку версты дороги до 62.500 р., но при этомъ заявилъ, что онъ болѣе понизить не можетъ, а потому если де-Вріеръ возьметъ ту же цѣну, то онъ отъ предложенной ему постройки отказывается.

Такимъ образомъ Рейтернъ въ одну недѣлю уменьшилъ стоимость Кіево-Балтской дороги на $6^1/_2$ милліоновъ рублей противъ утвержденной министерствомъ путей сообщенія, въ которомъ и министръ и департаментъ жел. дорогъ и «важная комиссія», такъ величаемая для сокращенія ея длиннаго названія, обсуживали это дѣло въ продолженіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ.

При объявленіи Мельниковымъ де-Вріеру заключенія министра финансовъ, де-Вріеръ вышелъ изъ себя, причемъ сказалъ Мельникову, что оцѣнка постройки жел. дороги должна дѣлаться министромъ путей сообщенія, а не министромъ финансозъ, слѣдовательно послѣдній вмѣшался въ дѣло не подвѣдомственнаго ему управленія и тѣмъ нанесъ оскорбленіе Мельникову, за что во всякой другой странѣ министры стрѣляются. Но Мельниковъ, конечно, не нашелъ нужнымъ за это вмѣшательство Рейтерна вызывать его на поединокъ, и де-Вріеръ принужденъ былъ понизить цѣну за постройку версты дороги до 62.500 рублей.

По этой цѣнѣ заключенъ былъ 24 марта 1866 года контрактъ съ товариществомъ де-Вріеръ и К⁰ на постройку жел. дороги отъ Кіева до Балты съ вѣтвями отъ Казатина къ Бердичеву и отъ Жмеринки къ Волочиску. Товарищество состояло, кромѣ упомянутыхъ де-Вріера и Шакена, изъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей Брюно и Кеннардъ и изъ президента генеральнаго банка въ Брюсселѣ Легранда Дюмансо, впослѣдствіи прославившагося своими неудачными плутнями.

Въ товариществѣ де-Вріера однимъ изъ главныхъ участниковъ былъ

владѣлецъ машиностроительныхъ заведеній Кайль, котораго имя не было включено въ контрактъ, вѣроятно, по нерасположенію къ нему Мельникова. Главнымъ уполномоченнымъ товарищества былъ назначенъ бывшій повѣренный Кайля Филлёль, дерзкій и нахальный хвастунъ. Пользуясь покровительствомъ вліятельныхъ лицъ, онъ сумѣлъ добиться, за разныя измѣненія противъ первоначальнаго проекта, увеличенія платы противъ назначенной по контракту, хотя въ немъ и было сказано, что постройка дороги составляетъ оптовый подрядъ, общая цѣна котораго не подлежитъ измѣненію, и хотя измѣненія, допущенныя въ проектѣ, были большею частію выгодны для товарищества.

Филлёль пользовался посѣщеніями Мельникова производимыхъ имъ работъ для испрошенія разныхъ льготъ, но такъ какъ нѣкоторыя изъ этихъ льготъ противорѣчили контракту и были невыгодны для казны, то департаментъ жел. дорогъ представлялъ объ этомъ Мельникову, который утверждалъ доклады департамента, черезъ что выходили постоянныя пререканія между департаментомъ и Филлёлемъ. Для наблюденія за правильностью дѣйствій товарищества и для выдачи ему квитанцій на произведенныя работы была учреждена инспекція, не подчиненная мнѣ, такъ какъ дорога строилась на казенныя средства. Начальникомъ инспекціи былъ назначенъ начальникъ X (Кіевскаго) округа путей сообщенія, Сергѣй Сергѣевичъ Бобрищевъ-Пушкинъ (впослѣдствіи тайный совѣтникъ, остававшійся въ той же должности по назначеніи его членомъ совѣта манистерства путей сообщенія), который выдавалъ товариществу квитанціи по буквальному смыслу условій договора.

Филлёль же толковалъ ихъ по-своему и потому постоянно считалъ за казною нѣсколько милліоновъ рублей. Понимая, какъ истый французскій дѣлецъ, выгоду отъ угодливости высокимъ лицамъ, онъ уже осенью 1869 года довелъ дорогу до того, что Императрица могла по ней воротиться изъ Крыма. Въ 1869 году по ней проѣхали въ Крымъ и обратно Государь, Государыня, Цесаревичъ и Цесаревна, а дорога въ 1870 году не могла быть открыта для общаго движенія. Между тѣмъ наступалъ назначенный контрактомъ для ея окончанія срокъ. Пришлось, по сношенію съ Филлёлемъ, поручить окончаніе работъ на счетъ правительства назначенному отъ министерства путей сообщенія инженеру Н. Н. Петерсу.

Впослѣдствіи Филлёль, несмотря на то, что былъ удовлетворенъ платою свыше контракта, подалъ искъ къ министерству путей сообщенія слишкомъ на два милліона рублей. Онъ весьма дурно распоряжался рабочими и жилъ не въ мѣру роскошно, а потому, можетъ быть, строившее дорогу товарищество, или, вѣрнѣе, Кайль, и не получило большой выгоды отъ постройки. Оканчивая описаніе дѣйствій товарищества, нельзя не замѣтить, что отдача постройки жел. дороги по оптовому подряду, въ особенности иностранцамъ, принадлежитъ къ числу наихудшихъ способовъ постройки.

Изъ суммъ, отпускаемыхъ на главную инспекцію и подвѣдомственныя ей инспекціи частныхъ жел. дорогъ, оставалось ежегодно нѣсколько сотъ рублей по незамѣщенію нѣкоторыхъ должностей, или по причинѣ полученія нѣкоторыми лицами содержанія по чинамъ, которое было менѣе назначеннаго по штатамъ. Мой секретарь Ландцертъ обратилъ мое вниманіе на то, что по закону эти остатки могутъ быть, съ разрѣшенія главноуправляющаго путями сообщенія, раздѣлены между мною и подвѣдомственными мнѣ лицами, тогда какъ этими деньгами въ прежніе годы пользовались незаконно чины департамента жел. дорогъ, которые и безъ того получаютъ большое содержаніе изъ суммы, отчисленной на департаментъ жел. дорогъ изъ строительнаго капитала Московско-Одесской жел. дороги, и значительныя награды изъ остатковъ отъ этой суммы.

Въ декабрѣ 1864 года оказался по главной инспекціи и по инспекціямъ частныхъ жел. дорогъ довольно значительный остатокъ, и я, по совѣту бывшаго вице-директора канцеляріи министра Ивана Дмитріевича Хмѣльницкаго (впослѣдствіи тайнаго совѣтника, директора департамента жел. дорогъ и члена совѣта министерства путей сообщенія), подалъ Мельникову записку объ остаткахъ, въ которой испрашивалъ разрѣшенія выдать изъ нихъ извѣстную сумму моимъ подчиненнымъ, а около тысячи рублей оставилъ не распредѣленными; при этомъ Хмѣльницкій мнѣ сказалъ, что эту не распредѣленную сумму начальство обыкновенно назначаетъ представляющему записку.

Всѣ денежныя выдачи по инспекціямъ производились черезъ департаментъ жел. дорогъ, а потому Мельниковъ, зло улыбнувшись при представленіи мною записки, положилъ резолюцію о препровожденіи ея въ департаментъ жел. дорогъ для доклада ему со справками. Чиновники этого департамента, разсчитывавшіе, что остатки отъ суммъ, ассигнованныхъ на инспекцію, будутъ попрежнему присоединены къ остаткамъ, изъ которыхъ они получали наградныя деньги, были очень недовольны моимъ нововведеніемъ. Отъ нихъ зависѣло замедлить представленіе доклада Мельникову, такъ что остатки отъ инспекцій, съ наступленіемъ новаго года, были бы отчислены въ казначейство. Во избѣжаніе этого замедленія, я объяснилъ все дѣло директору департамента жел. дорогъ Языкову, который нашелъ мое представленіе правильнымъ, и я вскорѣ получилъ около тысячи рублей.

Въ слѣдующіе годы департаментъ жел. дорогъ, котораго директоромъ былъ назначенъ Липинъ, употреблялъ незаконныя средства для отчисленія на разныя надобности по департаменту денегъ изъ суммъ, ассигнуемыхъ на инспекціи, такъ что изъ нихъ оставалось ежегодно только нѣсколько сотенъ рублей, которыя я, съ разрѣшенія Мельникова, распредѣлялъ между моими подчиненными и, до оставленія мною должности главнаго инспектора, только одинъ разъ снова былъ довольно значительный остатокъ отъ штатныхъ суммъ инспекцій, изъ котораго я получилъ тысячу рублей наградныхъ.

Въ 1863 и 1864 гг. было уступлено жел. дорогъ частнымъ обществамъ 2.300 верстъ, но работы по этимъ уступкамъ состоялись только на 244 верстахъ, которыхъ производство было тогда же начато. Сверхъ того обществу Московско-Саратовской жел. дороги было дозволено ограничиться постройкою дороги отъ Москвы до Рязани, участокъ которой отъ Коломны оно открыло 26 августа 1864 года, и слѣдовательно оно было освобождено отъ постройки уступленныхъ ему дальнѣйшихъ 529 верстъ. Въ 1863 году новыхъ дорогъ не было открыто для движенія, а въ 1864 году открыто 90 верстъ. Засимъ къ 1 января 1865 года частныхъ жел. дорогъ было уступлено 2.493 версты, изъ коихъ на 2.229 было открыто движеніе, а на 244 производились работы, именно на Динабурго-Витебской линіи.

Учредителями общества этой дороги были Лондонскіе банкиры Фрюлингъ и Гёшинъ (впослѣдствіи англійскій министръ), обязавшіеся учредить въ Англіи акціонерное общество по англійскимъ законамъ, которое должно окончить дорогу въ шесть лѣтъ. Учредители пригласили въ главные инженеры бывшаго строителя Риго-Динабургской жел. дороги англичанина Вильямса. Инспекторомъ дороги былъ назначенъ инспекторъ Риго-Динабургской дороги баронъ Паленъ, съ оставленіемъ въ прежней должности.

Работы были начаты въ іюнѣ 1863 года, и я съ того времени, при ежегодной ревизіи эксплоатаціи Риго-Динабургской дороги, осматривалъ и работы, производившіяся на Динабурго-Витебской. Кромѣ инженера Вильямса, общество имѣло особаго распорядителя, завѣдывавшаго хозяйственною частію. Вся дорога была раздѣлена на участки, въ каждомъ изъ нихъ было по инженеру для техническаго надзора и по одному завѣдывавшему хозяйственною частію. Они жили въ домахъ, нанятыхъ ими въ конфискованныхъ по случаю мятежа имѣніяхъ, или у помѣщиковъ, не живущихъ въ своихъ помѣстьяхъ. Дома эти были отдѣланы заново и содержались такъ же, какъ и сады при нихъ, въ большомъ порядкѣ, въ какомъ они никогда или по крайней мѣрѣ давно не бывали. Въ проѣзды свои я обѣдалъ и пилъ чай въ этихъ домахъ. Столъ, посуда, кровати, бѣлье были очень хороши, не представляя, впрочемъ, ничего необыкновеннаго.

Казалось, что англичане поселились въ этихъ домахъ не временно, а навсегда. Въ техническомъ отношеніи постройка Динабурго-Витебской дороги представляла затрудненіе только при переходѣ черезъ глубокія болота, но это препятствіе, по совѣщанію моему съ Вильямсомъ, было преодолѣно положеніемъ подъ насыпи дороги тюфяковъ изъ древесныхъ вѣтвей.

Работы производились хорошо, но дорого, такъ какъ ни главный распорядитель работъ, ни участковые экономы не говорили по-русски, даже подрядчики или поставщики были частію англичане, не знавшіе русскаго языка. Въ проѣзды мои по этой дорогѣ я познакомился съ весьма пріятнымъ человѣкомъ Арнштедтомъ, однимъ изъ директоровъ правле-

нія дороги. Онъ былъ англичанинъ, издавна поселившійся въ Россіи, въ которой онъ жилъ съ большимъ комфортомъ.

Несмотря на начавшуюся съ 1861 г. реакцію,реформы по государственному управленію продолжались. Въ 1864 г. открыты были въ нѣсколькихъ губерніяхъ земскія учрежденія, а 20-го ноября того же года опубликованы судебные уставы. И тѣ и другіе имѣютъ много недостатковъ: первые по ограниченности ихъ правъ, а во вторыхъ въ особенности дурно устроена нотаріальная часть, но во всякомъ случаѣ это былъ прогрессъ. Въ первомъ созванномъ послѣ этого собраніи Московскаго дворянства, оно 12 января 1865 г. составило слѣдующій адресъ Государю:

«Московское дворянство въ настоящемъ собраніи не можетъ не высказать Вашему Императорскому Величеству чувства глубокой преданности и благодарности за Ваши мудрыя начинанія, всегда клонящіяся къ благу нашего отечества. Мы готовы, Государь, содѣйствовать Вамъ словомъ и дѣломъ на трудномъ, но великомъ пути, избранномъ Вами. Мы увѣрены, Государь, что Вы не остановитесь на этомъ пути и что Вы пойдете впередъ, опираясь на Ваше вѣрное дворянство, на весь русскій народъ. Въ дружномъ единствѣ и цѣлости—сила нашего отечества. Собравъ Вашу разъединенную доселѣ Русь въ одно цѣлое, сплотивъ ее твердо и замѣнивъ права отдѣльныхъ ея частей одними общими правами, Вы искорените навѣки возможность мятежа и междоусобій. Призванному Вами, Государь, къ новой жизни земству, при полномъ его развитіи, суждено навѣки упрочить славу и крѣпость Россіи.

«Довершите, Государь, основанное Вами государственное зданіе созваніемъ общаго собранія выборныхъ людей изъ земли Русской для обсужденія нуждъ, общихъ всему Государству. Повелите Вашему вѣрному дворянству съ этою же цѣлію избрать изъ среды себя лучшихъ людей; дворянство всегда было опорою Русскаго престола. Не считаясь на государственной службѣ, не пользуясь сопряженными съ нею наградами, безвозмездно исполняя свой долгъ для пользы отечества и порядка, эти лица по самымъ условіямъ своего государственнаго положенія будутъ призваны охранять драгоцѣнныя для народа и необходимыя для истиннаго благоустройства нравственныя и политическія начала, на которыхъ зиждется государственный строй. Этимъ путемъ, Государь, Вы узнаете нужды нашего отечества въ истинномъ ихъ свѣтѣ; Вы возстановите довѣріе къ исполнительнымъ властямъ; Вы достигнете точнаго соблюденія законовъ всѣми и каждымъ, и примѣнимости ихъ къ нуждамъ страны; правда будетъ доходить безпрепятственно до Вашего Престола; внутренніе и внѣшніе враги замолчатъ, когда народъ, въ лицѣ своихъ представителей, съ любовью окружая престолъ, будетъ слѣдить постоянно, чтобы измѣна не могла ни откуда проникнуть.

«Всемилостивѣйшій Государь, Московское дворянство высказалось передъ Вами, повинуясь священному долгу вѣрноподданныхъ, ничего не имѣя въ виду, кромѣ государственной пользы.

«Мы высказались, Государь, въ полной увѣренности, что наши слова соотвѣтствуютъ Вашей собственной державной мысли и духу Вашихъ великихъ преобразованій».

Предполагаемое этимъ адресомъ созваніе общаго собранія выборныхъ людей изъ земли русской для обсужденія нуждъ, общихъ всему государству, очень не понравилось въ высшихъ правительственныхъ сферахъ и послужило только къ увеличенію реакціонныхъ дѣйствій правительства. Москва никогда не понимала или не хотѣла понимать петербургской политики и потому неоднократно обращалась съ такими адресами, которые имѣли означенное послѣдствіе. Но и Петербургъ иногда не отставалъ отъ Москвы. Такъ, въ 1867 г., въ бытность графа Шувалова, родственника бывшаго шефа жандармовъ, предсѣдателемъ петербургскаго земскаго собранія, по званію губернскаго предводителя дворянства, имъ и нѣкоторыми членами собранія были заявлены разныя предположенія, до того не понравившіяся правительству, что Шуваловъ былъ высланъ за границу, а нѣсколькимъ гласнымъ запрещено было жить въ столицѣ.

Однако Гагаринъ, подписавшій адресъ Московскаго дворянства отъ 12 января 1865 г., не подвергся взысканію. Онъ вскорѣ потонулъ вмѣстѣ со своимъ сыномъ въ Ишлѣ при спускѣ одной изъ тамошнихъ плотинъ.

Я уже говорилъ въ «Моихъ воспоминаніяхъ» о безобразномъ контрактѣ, заключенномъ въ бытность графа Клейнмихеля главноуправляющимъ путями сообщенія съ американцемъ Уайнансомъ, на ремонтъ и содержаніе подвижного состава Николаевской жел. дороги. Въ іюлѣ 1862 г. оканчивался срокъ этого контракта. Бывшій тогда главноуправляющимъ Чевкинъ полагалъ ремонтировать подвижной составъ хозяйственнымъ способомъ, какъ это дѣлалось на прочихъ русскихъ и почти на всѣхъ иностранныхъ жел. дорогахъ. Но никто изъ русскихъ инженеровъ, къ которымъ обращался Чевкинъ, не хотѣлъ принять на себя руководство означеннымъ дѣломъ частію въ виду трудности вести его по требуемымъ правительствомъ формальностямъ, частію по малому съ нимъ знакомству, такъ какъ на данный Уайнансу отъ казны Александровскій, близъ Петербурга, заводъ никто не имѣлъ права входа безъ его дозволенія. Онъ же не пускалъ инженеровъ въ заводъ, строенія котораго ремонтировались на счетъ казны. Это дало возможность Чевкину назначить для наблюденія за ремонтомъ строеній не архитектора, а инженера путей сообщенія, именно молодого сына часто мною упоминаемаго генерала Шуберскаго, Карла, которому поручено было по возможности приглядываться къ ходу дѣлъ по ремонту подвижного состава.

Странное положеніе министра, который на принадлежащій казнѣ заводъ долженъ посылать правительственнаго инженера съ тѣмъ, чтобы онъ, такъ сказать, украдкою обучался на немъ, какъ производить ремонтъ казеннаго подвижного состава. Этотъ составъ, устроенный Уайнансомъ по образцу американскихъ жел. дорогъ начала 40-хъ годовъ,

имѣлъ большіе недостатки, такъ какъ въ немъ не вводились сдѣланныя въ послѣднія 20 лѣтъ усовершенствованія, которыхъ пользу Уайнансъ отвергалъ.

Видя, что онъ не можетъ заключить контракта на новый срокъ на прежнихъ условіяхъ, онъ придумалъ систему платежа ему за ремонтъ подвижного состава съ каждой пассажиро-версты и пудс-версты, разсчитавъ этотъ платежъ такъ, чтобы получить денегъ съ казны еще болѣе, чѣмъ по первому контракту, и при такихъ условіяхъ, которыя затруднили бы распоряженіе правительства движеніемъ по дорогѣ.

Чевкинъ, не одобряя этихъ предложеній Уайнанса и въ виду отказа инженеровъ путей сообщенія принять на себя ремонтъ подвижного состава, вызвалъ конкуренцію на этотъ ремонтъ, при которомъ предполагался платежъ отъ казны за каждую пройденную паровозами и вагонами версту, какъ это производилось по первому контракту Уайнанса, причемъ назначилъ срокомъ подряда четыре года, въ которые новый контрагентъ обязанъ былъ открыть свои дѣйствія имѣющимъ быть назначенными отъ Чевкина инженерамъ, съ тѣмъ чтобы они, по прошествіи этого срока, могли хозяйственнымъ способомъ завѣдывать ремонтомъ и содержаніемъ подвижного состава Николаевской дороги.

Согласно съ этими условіями предъявилъ свои цѣны Кайль и К°, но Уайнансъ, поддерживаемый П. П. Мельниковымъ, продолжалъ доказывать, что его условія выгодны для казны. Въ это время было уже рѣшено, что вскорѣ главноуправляющимъ путями сообщенія будетъ назначенъ Мельниковъ, а потому найдено было полезнымъ выслушать его мнѣніе въ особой комиссіи, которую Государь назначилъ подъ предсѣдательствомъ графа С. Г. Строганова*). Въ этой комиссіи Чевкинъ одержалъ верхъ и съ Кайлемъ и К° былъ заключенъ контрактъ на содержаніе подвижного состава Николаевской дороги срокомъ на 4 года съ платою за каждую пройденную паровозами и вагонами версту.

Главнымъ уполномоченнымъ Кайля и К° по исполненію этого контракта былъ Готшалькъ, пріѣхавшій въ Россію въ числѣ агентовъ главнаго общества жел. дорогъ, изъ которыхъ такъ мало было дѣльныхъ; Готшалькъ принадлежалъ къ послѣднимъ. Родомъ датчанинъ, воспитанный во Франціи, онъ много лѣтъ провелъ въ Россіи, въ которой живутъ двѣ его замужнія сестры. Онъ очень желалъ навсегда поселиться въ Россіи, но, по окончаніи въ 1865 г. занятій по контракту Кайля, онъ не могъ найти мѣста съ приличнымъ содержаніемъ. У насъ часто слышатся упреки за то, что инженерамъ и механикамъ на жел. дорогахъ даются большія содержанія, хотя это весьма понятно, при маломъ ихъ числѣ. Въ Западной же Европѣ, гдѣ въ кон-

---

*) Членами комиссіи, кромѣ Чевкина и Мельникова, были вице-канцлеръ (впослѣдствіи канцлеръ) князь А. М. Горчаковъ и генералъ-адъютантъ Ѳ. И. Тотлебенъ.

курентахъ нѣтъ недостатка, эти содержанія гораздо значительнѣе. Примѣромъ можетъ служить Готшалькъ, состоявшій болѣе десяти лѣтъ начальникомъ тракціи Австрійскихъ южныхъ жел. дорогъ.

Помнится, что онъ былъ приглашенъ на это мѣсто съ содержаніемъ 20.000 гульденовъ (около 13.000 р.) и съ правомъ получать извѣстные проценты съ сбереженій, которыя онъ сдѣлаетъ въ расходахъ по ремонту подвижного состава, въ сравненіи съ его предмѣстникомъ. Послѣдній былъ человѣкъ знающій и усердный, и потому полагали, что сбереженій вовсе не будетъ. Между тѣмъ Готшалькъ уже въ 1869 г. сберегъ такую значительную сумму, что положенный ему процентъ превосходилъ его годовое содержаніе. Онъ взялъ изъ нихъ только сумму, равнявшуюся его годовому содержанію, а остальную пожертвовалъ на школы при дорогахъ. Въ проѣзды мои черезъ Вѣну я видался съ этимъ достойнымъ человѣкомъ.

Съ передачею 1 іюля 1862 г. ремонта подвижного состава Николаевской жел. дороги Кайлю и К°, случаи поломокъ въ паровозахъ и вагонахъ сдѣлались чаще, чѣмъ при Уайнансѣ. Причинами этого были: неопытность новаго управленія въ содержаніи подвижного состава, устроеннаго по системѣ, не употребляемой на Европейскихъ дорогахъ; отобраніе Уайнансомъ мастеровъ, примѣнившихся къ его ремонту, какъ напр., отливщиковъ чугунныхъ колесъ, которыми былъ тогда снабженъ весь подвижной составъ, а въ особенности необходимость употреблять запасныя вещи дурного качества.

Въ числѣ множества льготъ, которыми пользовался Уайнансъ, ему дозволено было, въ свободное время отъ занятій по ремонту подвижного состава, изготовлять запасныя вещи, нужныя для этого ремонта, съ тѣмъ, что тѣ изъ нихъ, которыя останутся по окончаніи его контракта не употребленными, будутъ приняты управленіемъ дороги по опредѣленнымъ цѣнамъ.

Уайнансъ воспользовался этою льготою, откладывая въ запасъ изготовляемыя имъ неудачно вещи, и по окончаніи срока своего контракта сдалъ управленію дороги запасныхъ вещей болѣе чѣмъ на полтора милліона рублей.

При заключеніи контракта съ Кайлемъ и К° было выговорено, что означенныя запасныя вещи передаются Кайлю, за что съ причитающейся ему суммы за ремонтъ подвижного состава ежегодно будетъ вычитаться 400.000 р. Кайль согласился на это условіе или по незнанію о дурномъ качествѣ запасныхъ вещей, или по нежеланію, вступая въ дѣло, обвинять управленіе дороги въ небрежномъ ихъ пріемѣ у Уайнанса. Какъ бы то ни было, онъ поставленъ былъ въ необходимость ихъ употреблять, чтобы не терять безвозвратно по 400.000 р. въ годъ. Между тѣмъ многія изъ этихъ вещей были такъ дурны, что ломались, проѣхавъ менѣе 100 верстъ.

Съ наступленіемъ въ ноябрѣ 1864 г. сильныхъ морозовъ, поврежденія

подвижного состава на Николаевской дорогѣ сдѣлались очень часты. Они были причиною остановокъ въ пути, запаздыванія и испуга пассажировъ. Доходило до того, что поставленныя подъ вагонъ четыре оси, изъ числа запасныхъ, ломались всѣ вдругъ во время движенія. Общественное мнѣніе сильно порицало безпорядки по движенію дороги. Государь также былъ ими недоволенъ.

Въ январѣ 1865 г. Мельниковъ сказалъ мнѣ, что по его мнѣнію причиною всѣхъ этихъ безпорядковъ—управленіе Кайля и К° и что онъ полагаетъ способнымъ содержать въ исправности подвижной составъ Николаевской дороги одного Уайнанса, котораго вызываетъ по телефону и которому надѣется передать ремонтъ этого состава. Для опредѣленія же причинъ безпрерывныхъ поврежденій онъ назначилъ комиссію подъ моимъ предсѣдательствомъ изъ инженеровъ полковниковъ Таубе, Журавскаго, Граве, Панаева и Поземковскаго и начальника Николаевской дороги генералъ-маіора Серебрякова. Узнавъ отъ меня, что послѣдній стоитъ выше меня по списку, Мельниковъ замѣнилъ его помощникомъ начальника Николаевской дороги полковникомъ Зуевымъ. Дѣлопроизводителемъ этой комиссіи я назначилъ состоявшаго при мнѣ инженера штабсъ-капитана Ададурова.

Мельниковъ, предписаніемъ отъ 27 января 1865 г., вмѣнилъ въ обязанность комиссіи, назначенной для освидѣтельствованія пути и подвижного состава Николаевской жел. дороги: 1) не ограничиваясь подробнымъ освидѣтельствованіемъ подвижного состава, обозрѣть внимательно самый путь; 2) обратить особое вниманіе на тѣ мѣста линіи жел. дороги, на которыхъ болѣе случалось поврежденій въ подвижномъ составѣ; 3) ясно и положительно опредѣлить: а) причины поврежденій въ подвижномъ составѣ; б) мѣры къ отвращенію неудобства въ движеніи; 4) мѣры къ отвращенію неудобства въ движеніи разсмотрѣть въ двухъ отношеніяхъ: а) въ видахъ такихъ мѣръ, которыя должно принять неотлагательно; б) въ видахъ обезпеченія движенія на будущій годъ и въ послѣдующее время.

Комиссія занялась этимъ важнымъ вопросомъ весьма прилежно. Она осмотрѣла путь и подвижной составъ и собрала свѣдѣнія о поломкахъ въ поѣздахъ и происходившихъ отъ этого остановкахъ въ ихъ движеніи за ноябрь и декабрь 1864 г. и за январь 1865 г. Объ однѣхъ собственно остановкахъ было извѣстно управленію дороги, а свѣдѣнія о поломкахъ, не причинившихъ остановокъ въ движеніи, были отобраны отъ агентовъ Кайль и К°.

Въ управленіи дороги не велось статистики относительно пробѣга различныхъ частей подвижного состава, поломки не подвергались надлежащему осмотру, изученію и разслѣдованію, а потому для опредѣленія причинъ поломокъ въ подвижномъ составѣ комиссія должна была руководствоваться общими соображеніями. Всѣхъ же поврежденій въ означенные три мѣсяца по свѣдѣніямъ, доставленнымъ агентами Кайля, было 455, которыя распредѣлялись слѣдующимъ образомъ:

1. Въ паровозахъ всего 181 случай.

НАЗВАНІЯ ПОВРЕДИВШИХСЯ ЧАСТЕЙ.	ВСЕГО.		ПОЧТОВЫХЪ.		ПАССАЖИРСК.		ТОВАРН.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Число случаевъ.	% съ итога.	Число случаевъ.	% съ итога	Число случаевъ.	% съ итога.	Число случаевъ.	% съ итога.
Внутренній механизмъ	64	35%	4	6%	25	39%	35	55%
Ободы колесъ	41	35%	8	20%	27	66%	6	14%
Ведущій механизмъ.	31	17%	7	23%	20	65%	4	12%
Колеса, лопнувшія и ослабнувшія на оси	2	15%	18	64%	10	36%	—	—
Оси	17	10%	11	65%	5	29%	1	5%
ВСЕГО...	181	100%	78	27%	87	48%	46	25%

2. Въ вагонахъ всего 274 случая.

Колеса	130	47%	29	22%	50	40%	50	33%
Шины	56	20%	34	61%	20	36%	2	3%
Оси	43	16%	27	63%	11	26%	5	11%
Буферы	24	9%	1	4%	6	25%	17	7%
Шейки осей	16	16%	12	75%	3	19%	1	2%
Тормаза	5	5%	—	—	5	100%	—	—
ВСЕГО...	274	100%	103	28%	96	35%	75	27%

Замѣчанія. Въ графѣ 2-ой показано отношеніе количества поврежденій каждаго рода ко всему числу поврежденій въ паровозахъ и вагонахъ.

Въ графахъ 4, 6 и 8 показаны отношенія чиселъ въ графахъ 3, 5 и 7 къ числамъ къ графѣ 1.

На дорогѣ въ движеніи находилось 178 паровозовъ, 218 пассажирскихъ и 2558 товарныхъ вагоновъ.

Поэтому отношеніе числа поломокъ къ числу паровозовъ и вагоновъ, бывшихъ въ движеніи, будетъ слѣдующее:

Въ паровозахъ приходится по 1 случаю поврежденій:

Различныхъ частей механизма на каждые	2,8	паровоза.
Шинъ	4,3	»
Ведущихъ частей на каждые	5,8	»
Колесъ на каждые	6,4	»
Осей	10,5	»

Въ пассажирскихъ вагонахъ приходится по 1 случаю поломокъ:

Колесъ на каждые	2,7	вагон.
Шинъ	4,9	»
Осей	5,8	»
Шеекъ осей на каждые	14,5	»
Буферовъ	31,1	»
Тормазовъ	43,6	»

Въ товарныхъ вагонахъ приходится по 1 случаю поврежденій:

Колесъ на каждые	51,1	вагон.
Буферовъ	150,7	»
Осей	511,6	»
Шинъ	1279,6	»

Комиссія собиралась болѣе десяти разъ. Засѣданія ея продолжались по 4 и даже по 6 часовъ. Она приглашала Уайнанса и Готшалька и ихъ агентовъ и пришла къ слѣдующему заключенію:

«Причины частыхъ поломокъ въ подвижномъ составѣ Николаевской жел. дороги заключаются отчасти въ несовершенно удовлетворительномъ состояніи пути, а отчасти въ недостаточности и несовершенствѣ подвижного состава и несвоевременномъ замѣненіи его устарѣвшихъ частей.

«Сверхъ особыхъ невыгодныхъ климатическихъ условій осени 1864 г. и минувшей зимы, вслѣдствіе которыхъ путь получилъ жесткость значительнѣе той, которую онъ имѣлъ въ прежнія зимы, въ пути существуетъ недостатокъ, имѣющій прямое вліяніе на поврежденія въ паровозахъ и вагонахъ, заключающійся въ дурномъ состояніи головки рельсовъ на значительномъ протяженіи дороги.

«Остальные недостатки въ пути не могли имѣть особаго вліянія на случавшіяся часто поврежденія въ подвижномъ составѣ.

«Поломки происходили главнымъ образомъ въ почтовыхъ поѣздахъ, затѣмъ въ пассажирскихъ и менѣе всего въ товарныхъ.

«Какъ въ паровозахъ, такъ и въ вагонахъ, ломались преимущественно шины, оси и колеса; въ первыхъ же сверхъ того и части ведущаго механизма, какъ-то: дышла, эксцентрики и проч.

«Одною изъ главныхъ причинъ усилившихся поврежденій въ подвижномъ составѣ слѣдуетъ считать то, что оси паровозовъ и вагоновъ и нѣкоторыя части ведущаго механизма, не будучи усилены по передѣлкѣ подвижного состава, подвержены еще большей работѣ.

«Усиленіе работы частей паровозовъ, какъ-то: осей, дышелъ, парораспредѣлительныхъ коробокъ, происходитъ какъ отъ увеличенія грузовъ и давленія пара во вновь передѣлываемыхъ паровозахъ старой системы, такъ и отъ увеличенія груза и скорости поѣздовъ по дорогѣ; послѣдняя имѣетъ вліяніе и на увеличеніе изнашиванія нѣкоторыхъ частей вагоновъ.

«Недостаточность подвижного состава препятствуетъ производству

своевременнаго ремонта, вслѣдствіе чего оказывалось часто необходимымъ употреблять паровозы не совершенно исправные.

«Товарные паровозы употребляются для сопровожденія пассажирскихъ поѣздовъ и должны поэтому работать съ гораздо бо́льшею скоростью противу той, которая имѣлась въ виду при ихъ построеніи соотвѣтственно ихъ назначенію, что должно увеличивать число поврежденій.

«Паровозы проходятъ въ годъ болѣе назначеннаго для нихъ контрактомъ Кайля и К° предѣла пробѣга.

«Для предупрежденія того, чтобы въ движеніи не находились части или уже износившіяся или пробѣжавшія наибольшее предѣльное число верстъ, на Николаевской жел. дорогѣ не принимается, по неимѣнію правильнаго контроля за подвижнымъ составомъ, почти никакихъ мѣръ».

Комиссія, исчисливъ за симъ издержки, потребныя для обезпеченія движенія на Николаевской жел. дорогѣ до 3.200.000 р., высказала слѣдующее убѣжденіе о способѣ ремонта подвижного состава и о системѣ его устройства:

«По первому вопросу комиссія находитъ, что отдача ремонта подвижного состава съ подряда допускаетъ возможность нарушенія правильности движенія поѣздовъ, подобно тому, какъ это было въ минувшую зиму, и затрудняетъ введеніе улучшеній въ подвижномъ составѣ.

«Кромѣ того, комиссія полагаетъ, что хозяйственнымъ распоряженіемъ можно достигнуть уменьшенія расходовъ на ремонтъ подвижного состава, который при подрядныхъ системахъ въ продолженіе 14 лѣтъ обошелся въ 30 милліоновъ рублей, что составляетъ ежегодно болѣе 30% съ первоначальной его стоимости *).

«По второму вопросу, принимая въ соображеніе чрезмѣрности употребленія топлива существующими паровозами, весьма большой мертвый грузъ вагоновъ и вообще недостатки устройства въ существующемъ подвижномъ составѣ, которые неизбѣжно влекутъ за собою увеличеніе расходовъ на ремонтъ, комиссія находитъ, что при заказѣ новаго подвижного состава необходимо обратить особое вниманіе не только на стоимость первоначальнаго устройства, но и на расходы, сопряженные съ употребленіемъ подвижного состава при эксплоатаціи».

Несмотря на то, что комиссія работала весьма усердно и вполнѣ безпристрастно, полковникъ Зуевъ не согласился подписать ея докладъ. Онъ въ засѣданіяхъ комиссіи, въ которыхъ самъ присутствовалъ, соглашался съ нею, но на нѣкоторыя изъ засѣданій присылалъ подполковника Воробьева (впослѣдствіи дѣйствительнаго статскаго совѣтника, уволеннаго въ общество Курско-Азовской жел. дороги), бывшаго вторымъ помощникомъ начальника дороги, и служащаго въ ея управленіи инженера капитана Штомпфа (впослѣдствіи статскаго совѣтника, члена совѣта главнаго общества

*) Даже при болѣе низкихъ цѣнахъ послѣдняго контракта расходъ на ремонтъ подвижного состава въ 1863 году составилъ до 27% первоначальной стоимости.

жел. дорогъ по выбору акціонеровъ), перваго по своему нездоровью, а послѣдняго потому, что наблюденіе за подвижнымъ составомъ было поручено Штомпфу, которому слѣдовательно было болѣе извѣстно все, до этого состава относящееся.

Этотъ Штомпфъ, во время содержанія Уайнансомъ подвижного состава Николаевской жел. дороги, былъ съ нимъ въ близкихъ отношеніяхъ и получалъ отъ него большое содержаніе (говорили, 30.000 р. въ годъ). Конечно, черезъ Зуева Мельниковъ зналъ о сужденіяхъ комиссіи, которая, дѣйствуя безпристрастно, не могла на одного Кайля свалить всю вину безпорядковъ въ подвижномъ составѣ, какъ желалъ бы этого Мельниковъ.

Зуевъ, возвращая мнѣ докладъ комиссіи не подписаннымъ, приложилъ къ нему особое мнѣніе, въ которомъ, опровергая сужденія комиссіи, хотя оставлялъ ихъ во время засѣданій безъ возраженій, приписывалъ всѣ поломки въ подвижномъ составѣ неисправности агентовъ Кайля и К° и заключалъ свое мнѣніе слѣдующими словами:

«Что же касается до соображеній комиссіи о нѣкоторыхъ недостаткахъ въ организаціи управленія Николаевской жел. дороги по содержанію пути и подвижного состава, а также о преимуществахъ хозяйственнаго способа ремонта подвижного состава предъ подрядною системою, то полковникъ Зуевъ не считаетъ себя въ правѣ излагать какое-либо мнѣніе на томъ основаніи, что права на обсужденіе сихъ предметовъ, предписаніемъ главноуправляющаго, комиссіи не предоставлено».

Зуевъ особымъ письмомъ просилъ меня не подвергать его мнѣнія обсужденію комиссіи, полагая, что это было бы противно установившемуся въ этихъ случаяхъ обычаю, а если я найду нужнымъ сдѣлать возраженія противъ его мнѣнія, то чтобы я ихъ сдѣлалъ отъ себя лично. Я ему отвѣтилъ, что его мнѣніе до того расходится съ заключеніемъ комиссіи, что я не полагаю себя въ правѣ оставить это дѣло безъ дальнѣйшаго его обсужденія.

Вслѣдствіе сего засѣданія комиссіи были возобновлены, Зуевъ былъ къ нимъ приглашаемъ, но не явился. Въ этихъ дополнительныхъ засѣданіяхъ комиссія побѣдоносно опровергла мнѣніе Зуева, причемъ съ большею ясностью указала, что причины поломокъ въ подвижномъ составѣ заключаются большею частію въ дурномъ его устройствѣ, которое производилось Уайнансомъ. Насчетъ же мнѣнія Зуева о томъ, что комиссіи не было поручено обсуждать недостатки въ организаціи управленія Николаевской желѣзной дороги и о преимуществахъ хозяйственнаго способа ремонта подвижного состава предъ подрядною системою, комиссія высказала слѣдующее:

«Комиссіи было предписано опредѣлить мѣры къ отвращенію неудобства въ движеніи, разсмотрѣвъ при томъ, какія мѣры должны быть приняты неотлагательно и какія должны обезпечивать движеніе въ послѣдующее время. Въ числѣ мѣръ, предупреждающихъ нарушенія правильности движенія на будущее время, комиссія одною изъ самыхъ дешевыхъ и самыхъ

необходимыхъ находитъ лучшее устройство управленія Николаевской дороги въ отношеніи къ наблюденію за подвижнымъ составомъ; одною же изъ самыхъ полезныхъ и сопряженныхъ съ наибольшею экономіею въ расходахъ полагаетъ хозяйственное завѣдываніе подвижнымъ составомъ, какъ то дѣлается въ настоящее время почти исключительно не только на всѣхъ жел. дорогахъ Европы и Америки, но и на всѣхъ русскихъ дорогахъ.

«Поэтому указать на недостатки въ организаціи управленія Николаевской жел. дороги, впрочемъ единственно въ отношеніи къ мѣрамъ, обезпечивающимъ движеніе на будущее время, и упомянуть о преимуществахъ хозяйственнаго способа ремонта подвижного состава комиссія считала не только правомъ, но и обязанностью».

Зуева я всегда зналъ за честнаго человѣка. Что же заставило его дѣйствовать въ этомъ случаѣ такъ пристрастно? Я полагаю, что этому причиною было малое его знакомство съ ходомъ дѣла по содержанію подвижного состава, въ чемъ онъ и самъ сознавался. Другіе же объясняли, что Мельниковъ обѣщалъ ему мѣсто начальника дороги и слѣдующій по этому мѣсту чинъ генералъ-маіора, если онъ будетъ порицать дѣйствія агентовъ Кайля и К°, съ цѣлію отдать Уайнансу содержаніе подвижного состава. Дѣйствительно, Зуевъ назначенъ начальникомъ дороги 1 іюля 1865 г. и произведенъ въ генералъ-маіоры 27 марта 1866 г. Докладъ комиссіи былъ представленъ 20 апрѣля 1865 г. Мельникову, который настоялъ, вопреки заключеніямъ доклада, на немедленномъ вступленіи Уайнанса въ управленіе содержаніемъ подвижного состава Николаевской дороги, причемъ далъ ему разныя льготы.

Самолюбіе Кайля страдало и хотя, конечно, онъ получилъ отъ Уайнанса значительную отступную сумму за то, что отказался отъ содержанія подвижного состава Николаевской дороги съ 1 іюля 1865 г. по 1 іюля 1866 г., но считалъ себя обиженнымъ. Для оправданія своихъ дѣйствій передъ европейскими заводчиками, Кайль перевелъ на французскій языкъ докладъ комиссіи и этотъ переводъ разослалъ заводчикамъ.

Нѣкоторые желѣзнодорожные дѣятели, узнавъ, что въ этомъ докладѣ имѣется много техническихъ свѣдѣній, относящихся до жел. дорогъ, просили меня доставить имъ съ него копіи. Переписка копій стоила довольно дорого и это побудило меня въ мартѣ 1866 г. напечатать докладъ въ 100 экземплярахъ. Когда мнѣ принесли ихъ изъ типографіи, Ѳ. В. Чижовъ сказалъ мнѣ, что если Мельниковъ узнаетъ о напечатаніи доклада, то будетъ имѣть право сказать, что я подъ него подкапываюсь, а потому, во избѣжаніе дальнѣйшихъ съ Мельниковымъ непріятностей, убѣдилъ меня не давать никому печатныхъ экземпляровъ доклада и все изданіе, за исключеніемъ одного экземпляра для моей библіотеки и другого для своей, запечаталъ.

По увольненіи въ 1869 г. Мельникова отъ должности министра путей сообщенія, я могъ раздавать печатный докладъ, не опасаясь дурныхъ послѣдствій, но къ этому времени о немъ успѣли забыть. Заключающіяся въ немъ свѣдѣнія о Николаевской жел. дорогѣ устарѣли, а общія техни-

ческія свѣдѣнія сдѣлались, по причинѣ развитія жел. дорогъ въ Россіи, извѣстными большому числу инженеровъ, такъ что большая часть экземпляровъ напечатаннаго доклада осталась у меня.

19 іюля 1866 г. былъ заключенъ съ Уайнансомъ контрактъ на содержаніе и ремонтъ подвижного состава Николаевской жел. дороги и передѣлокъ въ немъ въ продолженіи 8 лѣтъ по 1-е іюля 1874 г., но срокъ этотъ могъ быть измѣненъ въ силу § 84 контракта, въ которомъ сказано:

«Правительство имѣетъ право прекратить сей контрактъ по прошествіи шести лѣтъ, увѣдомивъ контрагента о таковомъ своемъ желаніи по крайней мѣрѣ за два года до 1 іюля 1872 г. и уплативъ контрагенту 1 іюля 1872 г. сумму денегъ, равную 2% всей контрактной суммы за предыдущія шесть лѣтъ; равнымъ образомъ правительство тоже имѣетъ право продолжить срокъ сего контракта до десяти лѣтъ, считая съ 1 іюля 1866 г., увѣдомивъ о семъ контрагента 1 іюля 1870 г. или ранѣе сего срока, и въ такомъ случаѣ контрагентъ обязанъ сдѣлать уступку въ цѣнахъ въ 2% за остальныя пять лѣтъ съ 1 іюля 1871 г. по 1-е іюля 1876 г.».

Этотъ пунктъ контракта ясно указывалъ, что министръ путей сообщенія желалъ продолжить срокъ до 10 лѣтъ. Назвавъ въ «Моихъ воспоминаніяхъ» безобразнымъ первый контрактъ, заключенный съ Уайнансомъ въ бытность графа Клейнмихеля главноуправляющимъ путями сообщенія, я уже не нахожу эпитета приличнаго контракту, заключенному съ нимъ въ 1866 г. Въ немъ, кромѣ высокой платы за пассажиро-версту и пудо-версту, Уайнансу предоставлялись такія права, которыя вполнѣ парализовали всякое распоряженіе управленія дороги, клонящееся къ улучшенію въ движеніи или къ удобству публики.

Я могъ бы привести этому множество доказательствъ, но ограничусь слѣдующимъ. §§ 67, 68, 69 и 80 контракта опредѣлена скорость различныхъ поѣздовъ, ихъ наибольшая тяжесть и наибольшій грузъ въ каждомъ вагонѣ. Наибольшая тяжесть поѣздовъ опредѣлена весьма неясно, что впослѣдствіи возбудило большія пререканія. Къ контракту приложена вѣдомость, опредѣляющая плату Уайнансу съ пассажира, скота и экипажа, а равно съ пуда балласта, почты и товара за каждую версту передвиженія. Но эта плата могла увеличиться по § 47-му контракта, въ которомъ сказано:

«Въ случаѣ, если скорость паровозовъ, тендеровъ или вагоновъ, или грузъ на оныхъ будетъ превышать скорость или грузъ, установленные 67, 68, 69 и 80 параграфами сего договора, тогда контрагентъ по ремонту и смазкѣ подвижного состава имѣетъ право на возмездіе за таковую излишнюю скорость или чрезмѣрный грузъ; возмездіе это производится ему увеличеніемъ платы за пройденныя такимъ образомъ версты, а именно: за превышеніе скорости пропорціонально тому, на сколько квадратъ усиленной скорости болѣе квадратовъ скоростей, 67, 68, 69 и 80 пунктами установленныхъ, а за излишній грузъ увеличеніемъ платы въ полтора раза. Эти экстренныя суммы должны включаться въ мѣсячные счеты контра-

гента за ремонтъ и прочее подвижного состава и въ одно и то же время съ ними быть уплачиваемы департаментомъ жел. дорогъ».

На Николаевской дорогѣ были особые постоянные поѣзда для рабочаго класса, въ которыхъ управленіе дороги съ каждаго пассажира получало плату на все разстояніе по 3 р., увеличенную впослѣдствіи до 4 р. Поѣзда эти шли со скоростію 15 верстъ, одинаково съ товарными.

Если бы правительство для удобства рабочаго класса и торговли, а равно для скорѣйшаго обращенія имѣвшагося въ недостаточномъ количествѣ подвижного состава, пожелало увеличить скорость этихъ поѣздовъ до 25 верстъ въ часъ, то оно, на основаніи § 47 контракта, обязано было бы платить Уайнансу не 0, 173 к. мет. съ пассажиро-версты, какъ установлено въ вѣдомости, а почти 0,5 к.; за все же протяженіе до 3 р., такъ что въ доходъ дороги оставался бы только одинъ рубль.

Съ самаго начала дѣйствія контрагента въ расчетахъ между управленіемъ дороги и Уайнансомъ были огромныя разности въ числѣ перевозимыхъ пассажировъ и грузовъ и въ толкованіи контракта. Каждый разъ, когда грузъ поѣзда превышалъ хотя на одинъ пудъ грузъ, опредѣленный контрактомъ, или вагонъ былъ нагруженъ однимъ пудомъ болѣе нормальнаго, онъ требовалъ уплаты за весь грузъ въ полтора раза. Управленіе же расчитывало его за грузъ, опредѣленный въ контрактѣ по означенной въ немъ цѣнѣ, возвышая ее въ полтора раза только за излишній грузъ.

Для разсмотрѣнія возникшихъ между управленіемъ дороги и Уайнансомъ пререканій и начертанія вѣдомостей о провезенныхъ пассажирахъ и грузахъ такой формы, которая сдѣлала бы невозможнымъ разногласіе между ними, учреждена была комиссія, въ которой я былъ членомъ. Комиссія работала много, призывала Уайнанса для соглашенія, но не достигла, по его несогласію, никакого результата, и въ такомъ видѣ дѣло это перешло вмѣстѣ съ дорогою въ главное общество жел. дорогъ.

Достойно вниманія, что §§ контракта съ Уайнансомъ до того перепутаны, что трудно услѣдить за всѣмъ выговореннымъ по разнымъ предметамъ въ пользу Уайнанса. Изъ вышеприведеннаго примѣра видно, что объ одномъ и томъ же предметѣ говорится въ §§ 47, 67, 68, 69 и 80 и въ вѣдомости, приложенной къ контракту, и все это въ порядкѣ обратномъ логикѣ, такъ какъ цѣны, изложенныя въ вѣдомости, должны бы предшествовать § 67, 68 и 69, а эти послѣдніе § 47.

Конечно, главнымъ составителемъ контракта былъ самъ хитрый американецъ, но онъ не могъ обойтись безъ пособія русскихъ чиновниковъ, и между ними первое мѣсто занималъ служившій въ управленіи Николаевской жел. дороги инженеръ-капитанъ Штомпфъ, впослѣдствіи по милости Уайнанса членъ совѣта главнаго общества жел. дорогъ, и надворный совѣтникъ Венцель. Они оба выказали при составленіи контракта много ума, который слѣдовало бы имъ употребить не для обдиранія казны, а для ея огражденія.

Совѣтъ главнаго общества жел. дорогъ, которому 1 сентября 1868 г.

передана была Николаевская дорога со всѣми контрактами, до нея относящимися, и въ томъ числѣ контрактомъ Уайнанса, находилъ не только цѣны контракта крайне невыгодными, но невозможнымъ всякое улучшеніе въ измѣненіи движенія, потому что, допустивъ его, приходилось уплачивать Уайнансу чрезвычайно большую сумму. Также невозможно было улучшеніе подвижного состава, потому что по контракту Уайнансъ имѣлъ преимущественное право на постройку подвижного состава по высокимъ, предварительно опредѣленнымъ цѣнамъ. Вслѣдствіе всего вышеизложеннаго, совѣтъ главнаго общества вошелъ въ переговоры съ Уайнансомъ о нарушеніи контракта.

Уайнансъ отвѣчалъ, что онъ заключилъ контрактъ съ правительствомъ, а потому съ нимъ только и можетъ вести переговоры объ его нарушеніи. Совѣтъ въ 1869 г. обратился съ просьбою къ исправлявшему должность министра путей сообщенія графу В. А. Бобринскому, который съ необыкновенною ревностію принялся за это дѣло. Уайнансъ не хотѣлъ и съ Бобринскимъ говорить о нарушеніи контракта, пока послѣдній не дастъ ему слова, что ему, по нарушеніи контракта, дадутъ Станиславскую звѣзду.

Бобринскій, получивъ соизволеніе Государя, обѣщалъ этотъ орденъ Уайнансу и послѣ долгихъ торговъ, въ которыхъ значительную роль игралъ начальникъ Николаевской дороги И. Ѳ. Кенигъ, согласился дать Уайнансу за 20 мѣсяцевъ, которые оставались до 1 іюля 1872 г., срока окончанія контракта, пять съ половиною милліоновъ рублей и принять отъ него болѣе чѣмъ на милліонъ рублей запасныхъ частей, которыхъ наибольшая часть, по причинѣ предположенныхъ измѣненій въ устройствѣ подвижного состава, была негодна.

Главное общество не имѣло суммы для уплаты Уайнансу. Правительство дало ему эту сумму въ долгъ на выгодныхъ для общества условіяхъ. Итакъ, дальнѣйшее дѣйствіе контракта Уайнанса было признано до того невозможнымъ, что рѣшились уплатить ему за нарушеніе контракта огромную сумму и дать грабителю русской казны высшую степень одного изъ русскихъ орденовъ.

Прочитавъ этотъ разсказъ о контрактѣ Уайнанса, невольно рождается вопросъ, какимъ образомъ могло правительство заключить его, имѣя столько инстанцій для предварительнаго разсмотрѣнія контракта? Дѣйствительно, онъ долженъ былъ разсматриваться въ управленіи Николаевской жел. дороги, въ департаментѣ жел. дорогъ, въ комиссіи, учрежденной Мельниковымъ для разсмотрѣнія контракта при департаментѣ, въ которую я не былъ назначенъ, въ совѣтѣ министерства путей сообщенія и въ комитетѣ министровъ.

Я уже говорилъ, что въ управленіи Николаевской дороги дѣлами по подвижному составу завѣдывалъ Штомпфъ и что онъ былъ однимъ изъ главныхъ составителей контракта, который онъ же въ этомъ управленіи и разсматривалъ. Директоромъ департамента жел. дорогъ былъ П. А. Языковъ, а вице-директоромъ Н. И. Липинъ, оба люди честные, а послѣдній

и знающій дѣло, но они не могли помѣшать представленію проекта контракта въ совѣтъ министерства. Изъ шести членовъ совѣта трое подали особое мнѣніе о невыгодности контракта, заключеніе котораго служитъ доказательствомъ того, какъ ничтожны передъ министрами наши коллегіальныя учрежденія, подобныя учрежденнымъ при нихъ совѣтамъ.

Мельниковъ, въ своемъ представленіи въ комитетъ министровъ отъ 23 іюня 1865 г. № 310-й въ выноскѣ написалъ: «Трое изъ членовъ совѣта министерства подали особое мнѣніе, но по ближайшему обсужденію онаго оказывается, что выводы ихъ невѣрны отъ неполноты въ расчетахъ и невѣрности данныхъ», и этого было достаточно, чтобы никто въ комитетѣ министровъ не поинтересовался о томъ, въ чемъ состояло особое мнѣніе. О заключеніяхъ же комиссіи, свидѣтельствовавшей пути и подвижной составъ Николаевской жел. дороги, Мельниковъ вовсе умалчиваетъ въ своемъ представленіи въ комитетъ министровъ и только въ концѣ его, приводя разныя доказательства невыгодности предоставленія ремонта подвижного состава распоряженію управленія дороги, ограничивается упоминаніемъ о ней вскользь въ слѣдующихъ выраженіяхъ: «при передачѣ ремонта подвижного состава управленію дороги необходимо было бы затратить нынѣ же значительныя суммы на пріобрѣтеніе новыхъ паровозовъ и вагоновъ. Комиссія, свидѣтельствовавшая Николаевскую дорогу весною сего года, признала нужнымъ для обезпеченія движенія на оной заготовить новый подвижной составъ на 1½ милліона рублей сер.».

Это давало поводъ полагать, что, при содержаніи ремонта Уайнансомъ, заготовленія новаго подвижного состава не потребуется, но на самомъ дѣлѣ оказалось противное, и Уайнансу по заключеніи съ нимъ контракта данъ былъ нарядъ на постройку новаго подвижного состава съ уплатою ему денегъ.

Въ комитетѣ министровъ не было компетентныхъ лицъ для обсужденія условій контракта: Чевкинъ и Рейтернъ были въ отпуску во время разсмотрѣнія контракта въ комитетѣ. Но нѣкоторыя изъ условій контракта своею невыгодностью для правительства бросались въ глаза и не компетентнымъ лицамъ, вслѣдствіе чего нѣкоторые изъ присутствовавшихъ въ комитетѣ министровъ и въ особенности управляющій министерствомъ финансовъ тайный совѣтникъ Константинъ Карловичъ Гротъ (впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта) дѣлали замѣчанія на контрактъ, но Мельниковъ объявилъ въ комитетѣ, что всѣ условія контракта имъ подробно разсмотрѣны и одобрены, что Уайнансъ на измѣненія въ немъ не согласится, а такъ какъ Николаевская дорога безъ Уайнанса итти не можетъ, то Мельникову, въ случаѣ неодобренія контракта комитетомъ министровъ, остается только оставить занимаемую имъ должность. Послѣ этого заявленія условія контракта были одобрены Высочайше утвержденнымъ положеніемъ комитета министровъ.

Но какъ объяснить поведеніе Мельникова въ дѣлѣ заключенія контракта съ Уайнансомъ? Злые языки, конечно, говорили, что Мельниковъ былъ

подкупленъ Уайнансомъ, но я считаю это ложью. Отъ лицъ достойныхъ вѣры я слышалъ, что Уайнансъ, при выходѣ въ замужество племянницъ Мельникова, которыхъ послѣдній очень любилъ, дарилъ имъ процентные билеты. Сожалѣя, что Мельниковъ дозволилъ принимать эти билеты, цѣнность которыхъ, впрочемъ, не была очень значительна, я не могу допустить, чтобы онъ изъ-за этихъ подарковъ могъ рѣшиться на заключеніе контракта, столь невыгоднаго для государства. Я же объясняю это тѣмъ, что Мельниковъ не имѣлъ должнаго понятія о подвижномъ составѣ жел. дорогъ.

Конечно, при способностяхъ Мельникова ему легко было бы познакомиться со всѣми усовершенствованіями въ подвижномъ составѣ, но онъ, будучи слишкомъ лѣнивъ, находилъ это изученіе излишнимъ. Онъ былъ увѣренъ, что Уайнансъ будетъ содержать въ исправности подвижной составъ на Николаевской жел. дорогѣ и что, бывъ въ продолженіе четверти вѣка пріятелемъ Мельникова, не поставитъ его, какъ министра, въ фальшивое положеніе передъ правительствомъ, а введетъ въ контрактъ только такія условія, при которыхъ получитъ не чрезмѣрныя выгоды, но которыя могли бы его защитить отъ неправильныхъ притязаній управленія жел. дорогою. Пріятельскія же отношенія между Мельниковымъ и Уайнансомъ были всѣмъ извѣстны: мнѣ часто случалось находить ихъ бесѣдующими вдвоемъ, причемъ Уайнансъ принималъ самыя непристойныя позы въ то время, когда Мельникова ожидали высшіе чиновники министерства съ докладами.

Когда я входилъ въ кабинетъ Мельникова во время его бесѣды съ Уайнансомъ, послѣдній уходилъ въ другой кабинетъ Мельникова, въ которомъ ложился на диванъ, а, при моемъ прощаніи съ Мельниковымъ, снова садился на свое прежнее мѣсто для продолженія бесѣды. Они оба страшные циники. Уайнансъ, разбогатѣвъ при исполненіи перваго контракта на содержаніе подвижного состава Николаевской жел. дороги, относился съ презрѣніемъ ко всѣмъ русскимъ, увѣряя, что они такъ падки на деньги, что между ними нѣтъ ни мужчины, ни женщины, которыхъ нельзя купить, хотя онъ долженъ былъ бы убѣдиться въ противномъ, вслѣдствіе потери имъ процесса въ нѣсколько милліоновъ руб., неправильно имъ затѣяннаго противъ правительства по расчету съ нимъ, законченному въ 1862 г. Въ его претензіяхъ было ему отказано, но онъ, несмотря на это и на то, что пропустилъ всѣ данные ему сроки на обжалованіе отказа, не только словесно, но и въ оффиціальныхъ бумагахъ продолжалъ утверждать, что получитъ не доданные будто бы ему по первому контракту милліоны рублей, которыхъ однакожъ онъ не получилъ.

Мельникову вполнѣ были извѣстны нахальныя требованія Уайнанса, которыя однако не мѣшали продолженію ихъ близкихъ пріятельскихъ отношеній. Когда говорили Уайнансу, что заключенный съ нимъ контрактъ наполненъ невыгодными для правительства условіями, онъ увѣрялъ, что съ русскимъ правительствомъ нельзя заключать контрактовъ иначе, какъ

чтобы всѣ ихъ условія клонились къ пользѣ контрагентовъ, и прибавлялъ въ шутку, что его научилъ писать таковые контракты С. В. Кербедзъ, которому онъ, вслѣдствіе этого, обязанъ всѣмъ своимъ богатствомъ. Онъ пояснялъ это тѣмъ, что поставка металлическихъ частей для Николаевскаго черезъ Неву моста была забракована Кербедзомъ неправильно, черезъ это Уайнансъ понесъ значительные убытки, но онъ съ того времени понялъ, какія условія должно вводить въ контракты, заключаемые съ русскимъ правительствомъ, и какъ должно ихъ писать, чтобы ихъ невыгодность для правительства не бросалась въ глаза.

Когда Уайнансъ былъ въ 1865 г. вызванъ Мельниковымъ въ Россію и сдѣлалось извѣстнымъ, что онъ снова желаетъ принять на себя содержаніе подвижного состава Николаевской дороги, Чевкинъ, бывшій въ это время предсѣдателемъ департамента экономіи въ Государственномъ Совѣтѣ, опасаясь новыхъ продѣлокъ Уайнанса, старался отклонить его отъ этого намѣренія.

Чевкинъ между прочимъ говорилъ Уайнансу, что послѣдній вывезъ уже много милліоновъ рублей изъ Россіи, а потому онъ удивляется, зачѣмъ при такомъ богатствѣ подвергать себя снова непріятностямъ, безъ которыхъ Уайнансъ не обойдется при содержаніи подвижного состава, и могущимъ вновь при этомъ возникнуть процессамъ. Уайнансъ спросилъ тогда у Чевкина, не имѣетъ ли онъ какой-либо страсти, которая не оставляетъ его и въ старости. Чевкинъ, послѣ долгаго настоянія Уайнанса, отвѣчалъ, что онъ всегда любилъ и теперь еще любитъ удить рыбу. На это Уайнансъ заявилъ, что и у него есть непреоборимая страсть заключать контракты съ русскимъ правительствомъ. Удаленіе въ 1870 г. Уайнанса, нажившаго болѣе 25 милліоновъ рублей въ Россіи, было только временное. Онъ продолжаетъ наносить ей вредъ, какъ крупный акціонеръ главнаго общества жел. дорогъ, въ совѣтѣ котораго исполнителемъ его повелѣній сдѣлался членъ совѣта отъ акціонеровъ С. В. Кербедзъ.

Послѣдній дѣйствуетъ такимъ образомъ или вслѣдствіе выгодъ, предоставляемыхъ ему Уайнансомъ, или вслѣдствіе желанія вредить Россіи, что не мѣшаетъ ему служить въ государственной службѣ и быть украшеннымъ русскими звѣздами и орденами.

Итакъ, Мельниковъ былъ виновникомъ всѣхъ огромныхъ потерь, понесенныхъ русскою казною, вслѣдствіе заключеннаго съ Уайнансомъ въ 1866 г. контракта. Эти потери были извѣстны Государю, но это не помѣшало Мельникову, при увольненіи его въ 1869 г. отъ должности министра путей сообщенія, получить весьма милостивый рескриптъ, въ которомъ онъ назначался членомъ Государственнаго Совѣта и производился въ инженеръ-генералы путей сообщенія,—чинъ уже въ то время не существовавшій, такъ какъ производство въ военные чины инженеровъ путей сообщенія было прекращено въ 1868 г.,—а, по истеченіи 50 лѣтъ его службы въ офицерскихъ чинахъ, получить столь же милостивый рескриптъ, при которомъ препровождались брилліантовые знаки къ ордену Александра Невскаго и который былъ подписанъ:

«Васъ любящій и благодарный».

Я уже неоднократно указывалъ на возникшую въ послѣднее время особую литературу о дѣлахъ, касающихся вѣдомства путей сообщенія, приводящую искаженные факты. Къ этой литературѣ принадлежитъ статья внутренняго обозрѣнія «Вѣстника Европы» за сентябрь 1874 г., которая была вырѣзана цензурою, черезъ что этотъ номеръ запоздалъ выходомъ на недѣлю. Въ этой статьѣ, озаглавленной: «Исторія одного вѣдомства», написанной по поводу назначенія К. Н. Посьета министромъ путей сообщенія, говорится, что «значеніе бывшихъ министровъ было такъ мало, что возобновленіе одного весьма извѣстнаго контракта по содержанію подвижного состава казенной дороги совершилось вопреки мнѣнію тогдашняго министра путей сообщенія» (стр. 372 «внутренняго обозрѣнія», вырѣзаннаго цензурою), и далѣе, что «при одномъ изъ двухъ, слѣдовавшихъ послѣ Клейнмихеля, главноуправляющихъ путями сообщенія, послѣдовало возобновленіе извѣстнаго контракта, о которомъ мы уже упоминали выше, несмотря на очевидную его невыгодность, вполнѣ сознанную и самимъ главноуправляющимъ» (стр. 379 того же вырѣзаннаго обозрѣнія).

Между тѣмъ всѣмъ извѣстно, что Мельниковъ, въ противность многимъ, заключилъ этотъ второй контрактъ. Слѣдовательно, авторъ статьи пишетъ это по невѣдѣнію, или преднамѣренно лжетъ. Тенденціозное направленіе автора статьи, приводящаго безцеремонно ложные факты для доказательства предвзятой имъ мысли, даетъ право полагать, что онъ и въ этомъ случаѣ лжетъ съ намѣреніемъ. Выше приведенное обстоятельство о заключеніи контракта Уайнансомъ приводится въ статьѣ, какъ примѣръ того, что министры путей сообщенія до сего времени были люди несамостоятельные, а зависѣвшіе отъ другихъ высшихъ сановниковъ, но для опроверженія этого предположенія достаточно напомнить имена пяти лицъ, бывшихъ во главѣ управленія путями сообщенія въ продолженіе 40 лѣтъ: графъ Толь (1833—1842), графъ Клейнмихель (1842—1855), Чевкинъ (1855—1862), графъ Бобринскій Владиміръ (1869—1871), Алексѣй (1871—1874 г.).

Въ послѣднее время въ «Вѣстникѣ Европы» и въ «С.-Петербургскихъ Вѣдомостяхъ» появились статьи, которыми старались доказать, что не только постройка жел. дорогъ, но и ихъ эксплоатація производится казною выгоднѣе, чѣмъ частными обществами, и это печатается вскорѣ послѣ безобразнаго веденія дѣла по эксплоатаціи Николаевской жел. дороги и въ виду двухъ выше приведенныхъ контрактовъ, заключенныхъ правительствомъ на содержаніе подвижного состава этой дороги. Можно ли допустить, чтобы какое-либо частное общество могло заключить такіе контракты? А правительство заключило одинъ почти вслѣдъ за другимъ и второй безобразнѣе перваго.

Въ зиму 1864—1865 г. была учреждена комиссія изъ инженеровъ путей сообщенія, военныхъ инженеровъ и офицеровъ генеральнаго штаба объ употребленіи войскъ для работъ вѣдомства путей сообщенія. Комиссія

работала усердно, въ особенности членъ ея генеральнаго штаба генералъ-маіоръ, впослѣдствіи генералъ-лейтенантъ Иванинъ. Онъ составилъ подробное положеніе объ употребленіи войскъ на работы. Въ немъ были пояснены составъ войскъ во время работъ, способъ вознагражденія и продовольствія рабочихъ отрядовъ и т. п. Этотъ трудъ черезъ Мельникова былъ сообщенъ военному министру Милютину, который признавалъ употребленіе войскъ на государственныя работы дѣломъ полезнымъ.

Всѣ члены комиссіи, за исключеніемъ меня, были того же мнѣнія, я же къ журналу послѣдняго засѣданія комиссіи, бывшаго въ мартѣ 1865 г., приложилъ слѣдующее мнѣніе: «Почитаю долгомъ заявить мое убѣжденіе, что, при употребленіи войскъ на работу по вѣдомству путей сообщенія, издержки правительства всегда будутъ болѣе, чѣмъ при производствѣ работъ вольнонаемными, не говоря уже о томъ, что подобное употребленіе войскъ не соотвѣтствуетъ прямому ихъ назначенію». Это убѣжденіе мое основано на историческомъ изученіи употребленія войскъ на работы въ разныхъ государствахъ, поэтому я полагаю, что слѣдовало бы прибѣгать къ употребленію войскъ на работы вѣдомства путей сообщенія только въ крайнихъ случаяхъ.

Милютинъ и Мельниковъ согласились съ большинствомъ комиссіи и первый подвергнулъ новому обсужденію въ военномъ министерствѣ упомянутое положеніе объ употребленіи войскъ на работы по вѣдомству путей сообщенія. По дополненіи проекта положенія въ означенномъ министерствѣ, оно въ 1867 г. снова разсматривалось въ министерствѣ путей сообщенія. Я снова не подписалъ проекта положенія и подалъ въ декабрѣ 1867 г. мнѣніе, въ которомъ повторялъ высказанное мною въ мартѣ 1865 г. убѣжденіе, приводя ему новымъ доказательствомъ работы, произведенныя въ 1866 г. войсками на Кіево-Балтской жел. дорогѣ, вслѣдствіе чего добавилъ слѣдующее: «Военное начальство, завѣдывавшее работами на Кіево-Балтской жел. дорогѣ, пришло къ тому же убѣжденію, а именно, что войска отъ заработной суммы не только не получатъ прибыли, но должны будутъ войти въ долги; мѣстные начальники войскъ, принимая это во вниманіе, а равно и тѣ расходы, которые вынуждено нести военное министерство по передвиженію войскъ на работы, и обратно, и отвлеченіе цѣлыхъ дивизій на продолжительные сроки отъ прямыхъ ихъ обязанностей въ ущербъ строевому образованію, пришли къ окончательному заключенію, что назначеніе для производства земляныхъ работъ дивизій въ полномъ составѣ полезно только въ такихъ случаяхъ, когда правительственныя соображенія требуютъ ускорить ходъ какихъ-либо работъ, но встрѣчается положительная невозможность исполнить это безъ участія войскъ; весьма выгодно для войскъ употребленіе ихъ на работы по вольному найму». При этомъ способѣ въ одномъ изъ полковъ 5-ой пѣхотной дивизіи нижніе чины, работавшіе по вольному найму на Варшавско-Терспольской жел. дорогѣ, получили по 75 к. въ день на человѣка задѣльной платы, тогда какъ въ войскахъ 5, 14 и 33 пѣхотныхъ дивизій, при производствѣ земляныхъ работъ

въ 1866 году на Кіево-Балтской дорогѣ цѣлыми дивизіями въ полномъ составѣ, вознагражденіе рабочимъ было ниже 10 коп. въ день на человѣка.

Но при употребленіи нижнихъ чиновъ на работу по вольному найму не требуется, по крайней мѣрѣ, со стороны министерства путей сообщенія особаго положенія, такъ какъ они въ такомъ случаѣ должны подчиняться общимъ правиламъ, существующимъ для рабочихъ, производящихъ работы въ вѣдомствѣ означеннаго министерства. Съ того времени не было, кажется, болѣе попытокъ къ употребленію войскъ на государственныя работы.

Странно, что эта мысль во многихъ государствахъ неоднократно возобновлялась, принося постоянно самые неблагопріятные результаты, которые, вѣроятно, по истеченіи извѣстнаго времени забывались. При назначеніи меня членомъ упомянутой комиссіи въ 1865 г., я прочиталъ очень много книгъ и статей въ періодическихъ журналахъ объ употребленіи войскъ на работы, и это изученіе побудило меня такъ настойчиво поддерживать мое убѣжденіе.

Несмотря на частыя мои разногласія съ Мельниковымъ, я 4-го апрѣля 1865 г., въ первый день Пасхи, получилъ корону къ Аннѣ I ст. Нѣкоторые изъ моихъ знакомыхъ, служившіе въ другихъ вѣдомствахъ, находили, что подобная награда служитъ доказательствомъ нерасположенія ко мнѣ Мельникова, такъ какъ она отдаляетъ на два года полученіе такого рода награды, которую нигдѣ не обходятъ. Я не раздѣлялъ этого мнѣнія. Дѣйствительно, въ другихъ министерствахъ многіе, не имѣя короны на Анненскомъ крестѣ, прямо получали слѣдующую награду, но въ главномъ управленіи путей сообщенія всѣ награды давались постепенно.

Пожалованіе мнѣ этой короны все же показывало, что Мельникову было неудобно не наградить меня, по прослуженіи мною 2 лѣтъ послѣ полученія послѣдней награды, какъ онъ сдѣлалъ это съ моимъ старшимъ сверстникомъ Серебряковымъ, получившимъ Анну 1-ой ст. въ одно время со мною. За пожалованіе ордена Анны 1 ст. съ короною вносится въ капитулъ орденовъ 200 рублей.

Мой секретарь Ландцертъ, находя, что мнѣ слѣдуетъ внести только 50 р., такъ какъ я уже внесъ при полученіи Анны 1 ст. 150 р., послалъ въ капитулъ только 50 р. Конечно, остальные 150 р. были немедленно вытребованы капитуломъ.

Въ этомъ же мѣсяцѣ я получилъ свидѣтельство, за подписью М. Н. Муравьева, на право ношенія медали, установленной 1 января 1865 г. за особенно полезное участіе въ административныхъ распоряженіяхъ правительства въ Сѣверо-западномъ краѣ во время мятежа 1863—1864 года.

Начальникъ полицейскаго управленія Петербурго-Варшавской жел. дороги, жандармскій полковникъ Житковъ, жившій въ Вильнѣ, сумѣлъ разными продѣлками пріобрѣсти особенное расположеніе М. Н. Муравьева. Разныя, оказываемыя имъ услуги семейству Муравьева, а въ особенности сильно любимой послѣднимъ дочери С. М. Шереметевой, сдѣлали его у

Муравьева своимъ, какъ говорится, человѣкомъ. Полицейскія управленія жел. дорогъ были тогда подчинены инспекторамъ дорогъ, а потому Житковъ состоялъ подъ моимъ начальствомъ. Въ мартѣ 1865 г. онъ пріѣзжалъ въ Петербургъ и передалъ мнѣ о томъ, что Муравьевъ, очень недовольный своимъ помощникомъ по званію главнаго начальника Сѣверо-западнаго края Потаповымъ (впослѣдствіи шефомъ жандармовъ), намѣренъ пріѣхать къ Пасхѣ въ Петербургъ и просить объ избавленіи его отъ Потапова, который вообще дѣйствуетъ въ противоположномъ Муравьеву направленіи, а жена Потапова, очень религіозная женщина, живетъ постоянно въ обществѣ такихъ дамъ, которыя, по ихъ политическимъ убѣжденіямъ, не принимаются въ домѣ Муравьева и которыя стараются нравиться ей своею набожностію.

Муравьевъ выражалъ желаніе, чтобы я замѣнилъ Потапова, и надѣялся меня согласить на это во время пребыванія своего въ Петербургѣ, но предварительно поручилъ Житкову узнать мое мнѣніе объ этомъ назначеніи.

Я просилъ Житкова передать Муравьеву,—постоянно въ продолженіе 20 лѣтъ желавшему, чтобы я служилъ подъ его начальствомъ,—что я не считаю себя способнымъ въ смутное время занимать предлагаемую мнѣ должность и не желаю оставлять инженерной службы, которой посвятилъ 35 лѣтъ моей жизни. Муравьевъ въ концѣ марта пріѣхалъ въ Петербургъ, гдѣ онъ имѣлъ безчисленное множество враговъ, и въ ихъ числѣ преимущественно великаго князя Константина Николаевича, бывшаго въ это время предсѣдателемъ Государственнаго Совѣта, и издавна близкаго послѣднему министра народнаго просвѣщенія Александра Васильевича Головнина, доказывавшихъ Государю, никогда не любившему Муравьева, что управленіе послѣдняго Сѣверо-западнымъ краемъ, послѣ его усмиренія, вредно. Разные факты, служившіе къ обвиненію этого управленія, конечно, были доставлены Потаповымъ *).

Государь, при представленіи Муравьева по пріѣздѣ въ Петербургъ, поблагодаривъ его за оказанную Россіи и ему службу, заявилъ, что онъ желаетъ дать отдохнуть Муравьеву, а затѣмъ предположеніе послѣдняго о назначеніи меня къ нему помощникомъ упало само собою. Государь въ это время былъ сильно огорченъ болѣзнію Наслѣдника, такъ что на 6 апрѣля былъ назначенъ его отъѣздъ въ Ниццу, гдѣ Наслѣдникъ и Императрица провели зиму 1864—1865 года.

Несмотря на тревожное состояніе Государя, надо было найти преемника Муравьеву, который не только не допустилъ назначенія на свое мѣсто Потапова, но настоялъ на немедленномъ удаленіи послѣдняго отъ занимаемой имъ должности. Всѣ, окружавшіе Государя, за исключеніемъ военнаго министра Милютина и министра государственныхъ имуществъ Зеленаго, желали назначенія на мѣсто Муравьева такихъ лицъ, которыя дѣйствовали бы въ противоположномъ Муравьеву духѣ. Муравьевъ же и означенные два министра находили необходимымъ продолжать систему Муравьева,

---

*) Приложеніе 1-е.

и Милютинъ предложилъ въ главные начальники Сѣверо-западнаго края, бывшаго въ это время директоромъ его канцеляріи, генералъ-адъютанта Константина Петровича Кауфмана.

Государь согласился, но за своимъ отъѣздомъ отложилъ увольненіе Муравьева, поручивъ временное управленіе Сѣверо-западнымъ краемъ помощнику Муравьева по званію командующаго войсками Виленскаго округа генералъ-адъютанту Александру Петровичу Хрущову, который, по назначеніи Кауфмана въ Вильну, былъ сдѣланъ генералъ-губернаторомъ Западной Сибири.

Муравьевъ былъ уволенъ весьма милостивымъ рескриптомъ, которымъ ему жаловалось потомственное графское достоинство. Я слышалъ изъ вѣрнаго источника, что пожалованіе этого достоинства Муравьеву испросилъ у Государя бывшій въ это время директоромъ собственной Государя канцеляріи по дѣламъ Царства Польскаго Николай Алексѣевичъ Милютинъ. Хотя по всѣмъ государственнымъ дѣламъ онъ постоянно былъ разнаго мнѣнія съ Муравьевымъ, но находилъ, что, послѣ оказанныхъ послѣднимъ услугъ Россіи въ дѣлѣ усмиренія польскаго мятежа, Государю нельзя было его уволить, не выразивъ ему своей благодарности и не наградивъ его.

Лѣто 1865 г. Муравьевъ провелъ въ своей Лужской деревнѣ, а зиму 1865—1866 г. въ Петербургѣ, гдѣ очень немногіе посѣщали его. Я же до 4 апрѣля 1866 г. часто проводилъ у него вечера. Его всегда умные и дѣльные разговоры очень меня занимали. Онъ говорилъ много о жел. дорогахъ и объ устройствѣ другихъ сообщеній и неоднократно изъявлялъ удивленіе, что держатъ министромъ путей сообщенія Мельникова, хотя честнаго и знающаго свою спеціальность, но апатичнаго и недостаточно образованнаго, тогда какъ на эту должность, для приданія жизни нашимъ сообщеніямъ, слѣдовало бы, по его мнѣнію, назначить меня.

Несмотря на явную реакцію въ высшихъ правительственныхъ сферахъ, нельзя было совершенно прекратить начатыя реформы. 5 апрѣля 1865 г. были утверждены новыя цензурныя правила, по которымъ дозволено печатаніе нѣкоторыхъ книгъ и періодическихъ изданій безъ предварительной цензуры, и вообще въ извѣстной степени допущена свобода печати. Русская литература воспользовалась съ благоразуміемъ, но это не помѣшало изданію впослѣдствіи нѣсколькихъ новыхъ частныхъ постановленій, все болѣе и болѣе съуживающихъ означенную свободу, такъ что впослѣдствіи печатное слово находилось снова въ весьма затруднительномъ положеніи.

Въ зиму 1864—1865 г. ходили весьма тревожные слухи о здоровьи Наслѣдника, который своею миловидностію и пріятнымъ обращеніемъ пріобрѣлъ всеобщую любовь. Говорили, что онъ во время пребыванія въ Даніи у своей невѣсты, принцессы Дагмары, упалъ съ лошади и ему не было немедля подано медицинской помощи. Другіе утверждали, что холодныя купанья въ морѣ, которыя Наслѣдникъ бралъ вопреки совѣту лучшихъ петербургскихъ медиковъ и, между прочими, лейбъ-медика Здекауэра, дурно подѣй-

ствовали на его слабое сложеніе, а что его попечитель, графъ С. Г. Строгановъ, не обращая на это вниманія, водилъ его въ Италіи по картиннымъ галлереямъ въ позднюю холодную осень, черезъ что состояніе его здоровья ухудшилось. Вообще обвиняли Строганова въ томъ, что онъ требовалъ отъ Наслѣдника усиленныхъ трудовъ и такой энергіи, которыя необходимы для будущаго повелителя обширной Имперіи, но которыхъ нѣсколько женственная натура Наслѣдника, не вполнѣ еще сложившаяся, не могла выдержать.

Наслѣдника больного привезли въ Ниццу, гдѣ находилась Императрица, но помѣстили не въ занимаемомъ ею домѣ, а въ особомъ, находившемся на берегу моря. Говорятъ, что когда сильно бушующія морскія волны раздражали больного, Строгановъ упрекалъ его въ недостаткѣ энергіи и обращался съ нимъ по обыкновенію сурово. Между тѣмъ не печаталось бюллетеней о здоровьѣ Наслѣдника, при дворѣ все шло прежнимъ порядкомъ. Это заставляло думать, что слухи о его болѣзни преувеличены, что еще подтверждалось извѣстіемъ о помѣщеніи Наслѣдника не въ одномъ домѣ съ Императрицею, которая даже, какъ говорили, не часто посѣщала своего любимаго сына. Разсказываютъ, что истинное положеніе здоровья Наслѣдника было узнано Государемъ случайно слѣдующимъ образомъ: Государь, встрѣтивъ прибывшаго на Страстной недѣлѣ изъ Ниццы фельдъегеря, спросилъ его о Наслѣдникѣ. Фельдъегерь отвѣчалъ, что здоровье Наслѣдника весьма дурно. Государь разсердился и, какъ тогда говорили, приказалъ посадить фельдъегеря подъ арестъ. Между тѣмъ полетѣли телеграммы, и Государь этимъ путемъ узналъ, что показаніе фельдъегеря правильно. Немедля былъ отправленъ въ Ниццу лейбъ-медикъ Здекауеръ, и назначенъ былъ отъѣздъ туда же Государя и великаго князя Александра Александровича на 6 апрѣля (т.-е., на третій день праздника).

Мельниковъ и я сопровождали Государя до Вержболова. Государь былъ очень мраченъ и въ продолженіе всей поѣздки весьма часто получалъ телеграммы изъ Ниццы. Государь ѣхалъ на экстренномъ поѣздѣ черезъ Парижъ, въ которомъ не останавливался. Императоръ Наполеонъ III встрѣтилъ его въ Парижѣ на платформѣ желѣзнодорожной станціи, гдѣ говорилъ съ нимъ нѣсколько минутъ съ непокрытою головою, какъ я слышалъ отъ очевидцевъ.

Для скорѣйшаго и безопаснаго проѣзда Государя всѣ прочіе поѣзда по жел. дорогѣ изъ Парижа въ Ниццу были остановлены. Государь нашелъ своего сына въ безнадежномъ положеніи. Вслѣдъ за нимъ прибыла въ Ниццу Датская королева съ дочерью, невѣстою Наслѣдника, который скончался 12 апрѣля въ понедѣльникъ Ѳоминой недѣли. Разсказываютъ, что принцесса не отходила отъ смертнаго ложа своего жениха. Здѣсь познакомилась она съ теперешнимъ своимъ мужемъ, который очень любилъ старшаго брата и былъ глубоко огорченъ. Вся Россія была огорчена извѣстіемъ о смерти любимаго ею Наслѣдника, тѣмъ болѣе, что по данному ему образованію ожидали отъ его царствованія всего лучшаго.

Покойный Наслѣдникъ былъ единственное лицо Императорской фамиліи, которое меня хорошо знало и было весьма ко мнѣ расположено, а потому и въ этомъ отношеніи смерть Наслѣдника была для меня большою потерею.

Тѣло его было перевезено на военномъ кораблѣ прежнимъ его воспитателемъ генералъ-адъютантомъ Николаемъ Васильевичемъ Зиновьевымъ и похоронено въ Петропавловскомъ соборѣ. Конечно, я не преминулъ отдать ему послѣдній долгъ и участвовалъ въ этомъ печальномъ торжествѣ. Государь и Государыня вскорѣ по кончинѣ Наслѣдника вернулись въ Петербургъ.

Въ Вержболовѣ, передъ выѣздомъ Государя въ Пруссію, Мельникову и мнѣ для переодѣванія отвели одну комнату. Мельниковъ обратилъ вниманіе, что моя Анненская лента щегольская, новенькая. Я новую ленту съ короною на орденѣ получилъ 4 апрѣля и надѣвалъ во второй разъ. На мое же замѣчаніе, что Анненская лента Мельникова грязна и полиняла, онъ мнѣ отвѣчалъ:

— Да-съ, я ее ношу-съ 14 лѣтъ, я ее уже мылъ-съ нѣсколько разъ.

Онъ въ 14 лѣтъ не нашелъ нужнымъ купить новой ленты, а какъ-то мылъ ее: вотъ до чего простиралась его скупость.

Тѣ изъ сопровождавшихъ Государя, которымъ онъ, прощаясь, подавалъ руку, цѣловали его въ плечо. Между ними былъ Потаповъ, уже уволенный отъ званія помощника начальника Сѣверо-западнаго края. Государь, подавая ему руку, не нагнулся, и Потаповъ по малому росту не могъ поцѣловать плечо Государя, а поцѣловалъ его въ другомъ мѣстѣ.

Въ концѣ апрѣля я, по обыкновенію, осмотрѣлъ Нижегородскую, Московско-Рязанскую и Троицкую жел. дороги. По возвращеніи въ Петербургъ, въ маѣ, я нашелъ гостившую у сестры моей Наталью Дмитріевну Танѣеву. Во время посѣщенія ею моей жены, къ ней пріѣзжалъ родной ея племянникъ Ножинъ, нигилистъ, котораго я прежде видѣлъ у П. А. Языкова. Танѣева передала своему племяннику, что его мать и отчимъ Делагарди, бывшій въ это время начальникомъ акцизнаго управленія Тамбовской губерніи, пріѣдутъ черезъ нѣсколько дней въ Петербургъ, и что его младшая сестра Марія остается въ нанятой его матерью на лѣто деревнѣ близъ Тамбова.

Нѣсколько дней послѣ этого, я былъ разбуженъ въ 4 часу ночи, и мнѣ сказали, что какая-то дама неотступно проситъ, чтобы я къ ней немедля вышелъ, что я и исполнилъ. Оказалось, что это была г-жа Делагарди, которая неистово кричала, что у нея украли дочь, и наступала на меня, ударяя меня по груди. Она спрашивала, понимаю ли я, что чувствуетъ мать, когда у нея крадутъ дочь. Долго не могъ я понять ея несвязныхъ разсказовъ и какое отношеніе имѣетъ покража ея дочери ко мнѣ. Послѣ долгихъ увѣщаній успокоиться и яснѣе мнѣ передать, чѣмъ я могу быть ей полезенъ, оказалось, что она получила телеграмму изъ Тамбова, что

ея дочь со своимъ братомъ и другимъ неизвѣстнымъ молодымъ человѣкомъ были въ предыдущую ночь въ Тамбовѣ, гдѣ на почтовой станціи перемѣнили лошадей и поѣхали по направленію къ Москвѣ.

Г-жа Делагарди, полагая, что ея дочь везутъ за границу, просила меня сдѣлать распоряженіе по жел. дорогамъ, чтобы по переданнымъ ею примѣтамъ остановили бѣглецовъ. Хотя я не имѣлъ права дѣлать подобное распоряженіе, но, въ виду отчаянія матери, сообщилъ начальникамъ полицейскихъ управленій Московко-Рязанской и Петербурго-Варшавской жел. дорогъ о задержаніи означенныхъ лицъ и о не пропускѣ ихъ за границу.

Жандармское полицейское управленіе Николаевской жел. дороги не было мнѣ подчинено. Я рано утромъ отправился къ начальнику Петербургскаго участка этого управленія съ просьбою сдѣлать тоже распоряженіе по упомянутой дорогѣ, что онъ немедля исполнилъ.

Делагарди, мужъ и жена находились на Петербургскихъ станціяхъ Николаевской дороги при каждомъ пріѣздѣ этихъ поѣздовъ, я также неоднократно бывалъ въ это время на означенныхъ станціяхъ, но наши ожиданія встрѣтить бѣглецовъ были въ первые два дня тщетны. На третій день, при приходѣ вечерняго поѣзда изъ Москвы, г-жа Делагарди увидѣла на станціи большую собаку, принадлежавшую, по ея увѣренію, ея дочери. Молодой человѣкъ, который велъ эту собаку, былъ, по просьбѣ г-жи Делагарди, задержанъ на станціи до прибытія полицейскаго чиновника, за которымъ поѣхалъ ея мужъ.

Когда спросили молодого человѣка, который имѣлъ подорожную на имя Курочкина, извѣстнаго поэта и нигилиста, гдѣ онъ взялъ собаку, онъ отвѣчалъ, что ему далъ ее кто-то по дорогѣ съ тѣмъ, чтобы онъ ее передалъ какому-то господину, съ которымъ въ извѣстномъ часу встрѣтится на Аничковомъ мосту. По полученіи отъ него свѣдѣній о мѣстѣ его жительства, полиція отправилась въ занимаемую его матерью квартиру, гдѣ узнали отъ прислуги, что Ножинъ привозилъ какую-то дѣвушку, повязанную платкомъ, которую хозяйка квартиры немедля отвезла неизвѣстно куда въ наемной каретѣ и съ того времени не возвращалась. Бывшій тогда оберъ-полиціймейстеръ генералъ-адъютантъ Иванъ Васильевичъ Анненковъ (впослѣдствіи Петербургскій комендантъ) назначилъ лучшаго полицейскаго сыщика, какого-то военнаго поручика, для отысканія пропавшей дѣвицы.

Домъ, въ которомъ жила мать молодого человѣка, задержаннаго съ собакою, былъ окруженъ тайными агентами полиціи. Она воротилась въ него на другой день къ вечеру и была немедленно отведена къ оберъ-полиціймейстеру. Между тѣмъ Ножинъ явился въ этотъ день утромъ къ своей матери, уговаривая ее прекратить напрасно поиски за его сестрою, которую онъ намѣренъ отвезти въ Швейцарію, гдѣ она сдѣлается полезнымъ членомъ общества. Онъ полагалъ своимъ долгомъ вырвать ее изъ той среды, въ которую, по его мнѣнію, воспитаніе матери повергло его старшихъ сестеръ, не приносящихъ никакой пользы человѣчеству.

Несмотря на просьбы матери, онъ не открылъ ей мѣста, гдѣ находится ея дочь. Анненковъ, не получивъ отъ приведенной къ нему дамы отвѣта на то, куда она дѣвала молодую Ножину, приказалъ ее посадить въ арестантскую. Эта дама держала на рукахъ маленькую собачку. Сторожъ, ведшій ее въ арестантскую, хотѣлъ взять собаку, объяснивъ, что онъ не можетъ оставить при ней собаки, которой дама не отдала и заявила, что она покажетъ все, что у нея спроситъ оберъ-полиціймейстеръ. Ее повели снова къ Анненкову, которому она сказала, что отвезла Ножину въ Морскую улицу, но номера дома не помнитъ. Анненковъ приказалъ полицейскому офицеру ѣхать съ нею въ дрожкахъ и, найдя Ножину, отвезти ее къ матери.

Поздно вечеромъ, или вѣрнѣе сказать ночью, дама возила по обѣимъ Морскимъ улицамъ полицейскаго офицера, увѣряя, что не можетъ отыскать дома, въ который отвезла Ножину. Послѣ долгаго исканія, полицейскій офицеръ свистнулъ и на его свистокъ сбѣжалось много дворниковъ, по разспросу которыхъ оказалось, что наканунѣ эта дама съ дѣвицею вошла въ одинъ изъ домовъ Большой Морской, а что на другой день вышла изъ него одна. Войдя въ этотъ домъ, полицейскій офицеръ потребовалъ у хозяйки меблированныхъ комнатъ, чтобы она показала комнату, въ которой помѣстили дѣвицу, привезенную сопровождавшею его дамою. Хозяйка отвѣчала, что этой дѣвицы у нея нѣтъ болѣе. Тогда полицейскій офицеръ сказалъ, что онъ произведетъ обыскъ во всѣхъ меблированныхъ комнатахъ, для чего въ запертыя двери будетъ стучаться, пока ихъ не отворятъ. Послѣ этой угрозы хозяйка созналась, что Ножина у нея въ комнатѣ № 11. Когда начали стучать въ дверь этой комнаты, испуганная Ножина долго ее не отворяла; наконецъ, вслѣдствіе убѣжденій, рѣшилась отворить.

Полицейскій офицеръ отвезъ ее, по причинѣ поздняго времени, не къ матери, а къ себѣ на квартиру, гдѣ оставилъ Ножину на попеченіи своей жены, а самъ отправился къ Делагарди, разбудивъ котораго, привезъ его къ себѣ и передалъ ему его падчерицу. Молодая Ножина послѣ этихъ передрягъ выдержала горячку. Изъ ея разсказа мы узнали, что, по отъѣздѣ г-жи Делагарди изъ Тамбовской губерніи, пріѣхалъ въ нанимаемый ею домъ ея сынъ Ножинъ, который обѣдалъ съ сестрою и остававшеюся съ нею весьма почтенною старушкою, давно жившею въ званіи гувернантки при дочеряхъ г-жи Делагарди. Послѣ обѣда Ножинъ предложилъ сестрѣ прогуляться въ шарабанѣ. При въѣздѣ въ лѣсъ стоялъ заложенный тройкою тарантасъ, въ который Ножинъ и другой молодой человѣкъ насильно посадили ее. Она была въ одномъ платьѣ, а голова ея повязана платкомъ. Похитители привезли ее въ Петербургъ въ этомъ костюмѣ, стращая, что если она гдѣ бы то ни было скажетъ, что ее везутъ насильно, они принуждены будутъ прибѣгнуть къ самымъ ужаснымъ мѣрамъ.

Опасаясь, что объ ихъ поступкѣ дано знать на конечныхъ станціяхъ жел. дорогъ, Ножинъ первыя станціи отъ Рязани и отъ Москвы, равно съ послѣдней станціи Московско-Рязанской жел. дороги до Москвы и изъ Тосны до Царскаго Села, везъ сестру въ телѣгѣ. Въ Петербургъ они прибыли

по Царскосельской дорогѣ. Молодая Ножина разсказывала, что на нѣсколькихъ станціяхъ братъ ея получалъ телеграммы, которыя онъ читалъ вслухъ. Въ нихъ сообщалось о всѣхъ поискахъ, дѣлаемыхъ его матерью и отчимомъ, и о моихъ распоряженіяхъ. Это доказываетъ, что Ножинъ имѣлъ сообщниковъ между телеграфистами и потому ошибаются тѣ, которые полагаютъ, что въ то время нигилистическое направленіе было безсильно и не было установлено прочной связи между нигилистами. Когда молодую Ножину привезли въ домъ на Морской, она была въ отчаяніи. Привезшая ее дама увѣряла ее, что ея братъ скоро придетъ за нею и отвезетъ въ Швейцарію, гдѣ дастъ ей образованіе, при которомъ она можетъ быть полезною человѣчеству, что эта дама была недовольна своимъ сыномъ, когда онъ съ тою же цѣлью увезъ свою сестру въ Швейцарію, но что теперь ея дочь счастлива, а она вполнѣ благодарна своему сыну.

По оставленіи этою дамою комнаты Ножиной, никто въ нее не входилъ, и она въ ней голодала, опасаясь выйти изъ комнаты, которой дверь заперла снутри. Впослѣдствіи дѣвица Ножина была долго невѣстою присяжнаго повѣреннаго Языкова, но свадьба не состоялась, и она вышла за другого. Ножинъ и его пособники долго угрожали подачею жалобы въ судъ на мои незаконныя дѣйствія относительно задержанія его съ сестрою, но жалобы не подали. Ножинъ умеръ въ Маріинской больницѣ наканунѣ покушенія Каракозова на жизнь Государя 4 апрѣля 1866 г. Говорятъ, что онъ передъ смертію желалъ видѣть оберъ-полиціймейстера Анненкова, который къ нему не поѣхалъ. Не хотѣлъ ли онъ что либо открыть Анненкову?

Въ концѣ мая я съ женою, сестрою, ея дочерьми и гостившею у сестры Н. Д. Танѣевою переѣхалъ въ Павловскъ въ нанятую нами большую дачу князя Урусова. Медики совѣтовали мнѣ повторить курсъ леченія въ Карлсбадѣ. Тогда можно было сохранить содержаніе только при 28-дневномъ отпускѣ, а потому я взялъ отпускъ только на этотъ срокъ. Передъ отъѣздомъ я узналъ, что Московская сохранная казна, въ которую я не платилъ процентовъ по ссудѣ, выданной на имѣніе жены моей, и въ которой недоимки дошли до 15.000 р., намѣрена, не ожидая совершенія выкупа крестьянскаго надѣла, продать его съ аукціона, и что, для предупрежденія этой невыгодной для меня операціи, я долженъ внести въ сохранную казну по крайней мѣрѣ треть недоимки.

У меня было въ это время 14 металлическихъ билетовъ, цѣною каждый въ 300 р., и я полагалъ, размѣнявъ ихъ, отослать деньги въ сохранную казну по почтѣ. Мой родственникъ Н. Н. Колесовъ, услыхавъ объ этомъ, заявилъ, что его большой пріятель Александръ Алексѣевичъ Бильбасовъ ѣдетъ на дняхъ въ Москву и можетъ отвезти деньги. Сверхъ того, онъ похлопочетъ, чтобы взносъ этихъ денегъ послужилъ дѣйствительно къ задержанію продажи имѣнія, въ противномъ же случаѣ онъ не внесетъ денегъ и привезетъ назадъ металлическіе билеты.

Я часто видалъ Бильбасова у Н. Н. Колесова, а иногда и у И. Н. Колесова. По возвращеніи въ 1864 г. я былъ въ Гатчинѣ на крестинахъ сына

Н. Н. Колесова, Николая, котораго крестнымъ отцомъ былъ Бильбасовъ, а крестною матерью, хотя и заочно, жена моя. Наканунѣ моего отъѣзда за границу въ 1865 г. Бильбасовъ заѣзжалъ на мою Петербургскую квартиру и совѣтовалъ послать съ нимъ сумму, равную хотя половинѣ недоимки, накопившейся въ сохранной казнѣ, опасаясь, что въ противномъ случаѣ онъ не въ состояніи будетъ остановить продажу съ аукціона имѣнія жены моей. Я отвѣчалъ, что не намѣренъ вносить большой суммы, и если сохранная казна не удовольствуется 4.200 р., то просилъ ничего не вносить. Бильбасовъ послѣ отъѣзда моего за границу, получивъ металлическіе билеты на упомянутую сумму, выдалъ расписку съ обозначеніемъ номеровъ билетовъ и цѣли, для которой они ему переданы.

Возвратясь изъ Москвы, онъ заявилъ моей женѣ, что денегъ въ сохранную казну не вносилъ, а металлическіе билеты доставитъ мнѣ. По возвращеніи изъ-за границы я просилъ Бильбасова прислать мнѣ билеты, но онъ отъ этого уклонялся подъ разными предлогами и, между прочимъ, писалъ мнѣ, что онъ не держитъ чужихъ капиталовъ у себя на дому, а потому внесъ билеты въ Государственный банкъ на храненіе, но что онъ каждое утро такъ занятъ, что не имѣетъ времени съѣздить въ банкъ для ихъ полученія. Къ этому онъ присовокуплялъ, чтобы я былъ увѣренъ, что мои деньги цѣлы. До того времени я въ этомъ не сомнѣвался, но это послѣднее заявленіе навело на меня первое подозрѣніе. Видя, что ни личныя объясненія, ни переписка съ Бильбасовымъ ни къ чему не ведутъ, я рѣшился, послѣ объясненія моего съ Бильбасовымъ на обѣдѣ 30 ноября 1865 г. у И. Н. Колесова, просить Н. Н. Колесова принять участіе въ полученіи отъ Бильбасова моихъ металлическихъ билетовъ.

Вернувшись 1 декабря къ самому обѣду домой, жена моя сказала мнѣ, что Николай Колесовъ умеръ, и удивилась, что я принялъ это извѣстіе хладнокровно. Я отвѣчалъ, что Колесовыхъ много и со всѣми близкими мнѣ Колесовыми я вчера обѣдалъ, а того, который умеръ, я вѣроятно даже никогда не видалъ. Тогда она разъяснила мнѣ, что умеръ сынъ Н. Н. Колесова, съ которымъ я обѣдалъ наканунѣ, отъ водобоязни въ страшныхъ мученіяхъ и послѣ такого бѣшенства, что его, 12-лѣтняго мальчика, четыре человѣка съ трудомъ удерживали, когда онъ бросался кусаться и когда отгонялъ мать свою отъ себя, опасаясь укусить ее.

Придя къ Н. Н. Колесову, я нашелъ умершаго въ гробу, который по совѣту медиковъ, во избѣжаніе того, чтобы болѣзнь его не пристала къ окружающимъ, былъ немедля заколоченъ. Мнѣ показалось, что умершій въ одинъ день много выросъ. Онъ былъ ровно за полгода передъ этимъ, именно 30 мая, укушенъ собакою на дворѣ Маріинской больницы. Бывшая при этомъ его мать отвела его немедля къ доктору больницы, который прижегъ укушенное мѣсто.

Лѣто 1865 г. Н. Н. Колесовъ провелъ въ Павловскѣ и его сынъ часто бывалъ у моей жены. Укушеніе собакою, казалось, не имѣло послѣдствій. Послѣ его смерти говорили только, что въ послѣднее время онъ видимо

скучалъ. Бильбасовъ принималъ сильное участіе въ горѣ родителей умершаго Колесова и всѣмъ распоряжался во время похоронъ, а потому я его видалъ каждый день, и онъ увѣрялъ меня, что послѣ похоронъ немедля привезетъ мои металлическіе билеты.

По прошествіи нѣкотораго времени, я, не получая моихъ билетовъ, заявилъ объ этомъ Н. Н. Колесову, который немедля отправился къ Бильбасову выручать ихъ, но отъ него пришелъ ко мнѣ съ заявленіемъ, что Бильбасовъ, по крайней надобности, размѣнялъ билеты и употребилъ деньги на судебное дѣло, которое ему было поручено и которое онъ выигралъ, за что получитъ на дняхъ нѣсколько десятковъ тысячъ рублей и немедля со мною расплатится. Не надѣясь на это обѣщаніе, я собирался требовать черезъ судъ уплаты отъ Бильбасова, но наканунѣ подачи объ этомъ прошенія услыхалъ, что Бильбасовъ арестованъ.

Состоя повѣреннымъ въ дѣлахъ дочери незнакомой мнѣ г-жи Засѣцкой, онъ, по ея порученію, получилъ съ князя Голицына должную ей послѣднимъ сумму, около 30 тыс. рублей, и въ полученіи ихъ вручилъ Голицыну росписку дочери Засѣцкой, которая этихъ денегъ не получала, а продолжала попрежнему черезъ Бильбасова получать проценты съ Голицына, отсрочивая ежегодно уплату капитала. Послѣ ея смерти, Засѣцкая, вступивъ въ права наслѣдства, дала знать Голицыну, чтобы онъ не надѣялся на дальнѣйшую отсрочку. Голицынъ объяснилъ, что онъ давно уплатилъ весь капиталъ, въ полученіи котораго имѣетъ писанную дочерью Засѣцкой росписку, на которой подлинность ея руки засвидѣтельствована въ городской полиціи.

Между тѣмъ Бильбасовъ увѣрялъ Засѣцкую, что онъ не получалъ капитала, должнаго Голицынымъ. Убѣдившись въ противномъ, Засѣцкая позвала къ себѣ знакомыхъ ей довольно значительныхъ лицъ и пригласила въ другую комнату полицейскихъ чиновниковъ. Когда Бильбасовъ въ присутствіи означенныхъ лицъ продолжалъ увѣрять, что онъ съ Голицына не получалъ капитала, Засѣцкая сказала, что она видѣла выданную Голицыну росписку въ его полученіи, но что эта росписка фальшивая, такъ какъ почеркъ, которымъ она писана, не похожъ на почеркъ руки ея дочери. Тогда Бильбасовъ бросился на колѣна, прося Засѣцкую не погубить его и увѣряя, что онъ уплатитъ эту сумму. Полицейскіе чиновники, вошедшіе въ это время въ комнату, задержали его.

Н. Н. Колесовъ, узнавъ объ его арестѣ, нашелъ возможнымъ съ нимъ увидаться. Бильбасова очень безпокоило извѣстное ему намѣреніе мое представить его росписку въ полученіи отъ жены моей металлическихъ билетовъ, что могло бы сильно ему повредить, а потому Н. Н. Колесовъ убѣждалъ меня не представлять росписки изъ сожалѣнія къ женѣ Бильбасова, весьма достойной женщинѣ, и его дѣтямъ, оставшимся, по словамъ Н. Н. Колесова, безъ куска хлѣба.

Домъ Бильбасова на Итальянской улицѣ и вся его движимость были подъ запрещеніемъ. У его жены оставались только квитанціи на столовое

серебро, работы извѣстнаго фабриканта Сазикова, заложенное въ частныхъ ссудныхъ кассахъ. Колесовъ убѣждалъ меня взять эти квитанціи и возвратить росписку Бильбасова, но я не согласился. Эти квитанціи Колесовъ вмѣстѣ со мною возилъ къ Сазикову, который далъ за нихъ около тысячи рублей въ прибавокъ къ суммѣ, въ которой серебро было заложено.

Колесовъ, получивъ отъ меня отказъ взять эти деньги, передалъ ихъ женѣ Бильбасова. Несмотря на данное мною обѣщаніе не представлять въ это время росписки Бильбасова, она его очень безпокоила, и онъ прислалъ мнѣ черезъ Колесова вексель какого-то Тифлисскаго армянина въ 4.500 р., нигдѣ не засвидѣтельствованный, по которому я, по его увѣренію, могъ немедля получить деньги. Я отказался промѣнять мою росписку на этотъ вексель.

Тѣ изъ моихъ близкихъ знакомыхъ, которые знали о роспискѣ Бильбасова, обвиняли меня въ томъ, что я не представилъ ее въ судъ, оберегая черезъ это мошенника и лишая себя довольно значительной суммы. Я же рѣшился не заявлять о ней частію изъ сожалѣнія къ женѣ и дѣтямъ Бильбасова, частію въ угожденіе Колесову, увѣрявшему, что во всякомъ случаѣ, по значительности долговъ Бильбасова, я по ней ничего не получу, а главное по нежеланію, чтобы мое имя было связано съ именемъ Бильбасова.

При началѣ дѣла Бильбасова Колесовъ не полагалъ возможнымъ его спасти, а потому сознавался, что Бильбасовъ, получивъ выше упомянутую сумму съ Голицына, не отдавалъ ее покойной дочери Засѣцкой и что росписка была написана женою Бильбасова, по настоянію послѣдняго, но что Бильбасовъ намѣревался уплатить Засѣцкой изъ слѣдующей ему большой суммы за выигранное имъ какое-то значительное дѣло. Впослѣдствіи же, когда Бильбасовъ придумалъ разныя ухищренія для своего оправданія, Колесовъ сдѣлался сдержаннѣе въ своихъ разсказахъ о Бильбасовскомъ дѣлѣ.

Я говорилъ выше, что у меня было 14 металлическихъ билетовъ, которые жена моя въ іюнѣ 1865 г. отдала Бильбасову; изъ нихъ по 4 уплата процентовъ производилась въ февралѣ, а по 10 въ августѣ. Такъ какъ курсъ послѣднихъ былъ выше курса первыхъ, то сестра моя Викулина, жившая въ Павловскѣ вмѣстѣ съ моею женою, предложила не давать Бильбасову 10 августовскихъ билетовъ, а взамѣнъ ихъ дать ему 10 принадлежащихъ ей февральскихъ билетовъ съ тѣмъ, что если Бильбасовъ не внесетъ денегъ въ Московскую сохранную казну, то жена возвратитъ сестрѣ принадлежащіе ей билеты, а если внесетъ, то она получитъ за нихъ деньги по расчету.

Потерявъ надежду на возвращеніе Бильбасовымъ денегъ, я хотѣлъ уплатить сестрѣ моей за ея 10 билетовъ. Она не только рѣшительно отказалась, но даже разсердилась за мое намѣреніе, сказавъ, что не наши, а ея билеты пропали. Понятно чувство, съ какимъ жена и я отнеслись къ желанію сестры не только раздѣлить нашу потерю, но принять на себя наибольшую ея часть.

Бильбасовъ былъ осужденъ Петербургскимъ окружнымъ судомъ къ ли-

шенію правъ и ссылкѣ въ Сибирь. Вмѣстѣ съ нимъ былъ осужденъ писарь полиціи, сознавшійся, что онъ засвидѣтельствовалъ росписку, писанную будто бы покойною дочерью Засѣцкой, подписавъ подложно фамилію полицейскаго чиновника и приложивъ къ роспискѣ казенную печать. Бильбасовъ принесъ жалобу въ кассаціонный департаментъ Сената, который, въ виду несоблюденія какой-то формальности, уничтожилъ рѣшеніе суда въ отношеніи къ жаловавшемуся Бильбасову и передалъ его дѣло на разсмотрѣніе другого отдѣленія того же суда.

Бильбасовъ разными ухищреніями, которыхъ я здѣсь не буду передавать, такъ запуталъ дѣло и, какъ говорятъ, такъ мастерски защищалъ себя, что присяжные вынесли оправдательный приговоръ. Съ того времени Бильбасовъ продолжалъ свою профессію повѣреннаго въ дѣлахъ и конечно къ нему относились въ особенности по неправильнымъ дѣламъ, за которыя платятъ дороже. Даже въ дѣлахъ, въ которыхъ необходимо было показать передъ публикою, что защитники люди честные, подпольныя дѣйствія производились Бильбасовымъ. Такое его участіе было извѣстно въ знаменитомъ дѣлѣ братьевъ Мясниковыхъ, обвиняемыхъ въ присвоеніи себѣ чужого имѣнія, для достиженія чего дѣлались подлоги и, какъ разсказывали, нѣсколько человѣкъ было отравлено.

Главными защитниками Мясниковыхъ на судѣ были присяжные повѣренные Арсеньевъ и Языковъ. Они были оправданы, но не только вслѣдствіе блестящей защиты и смерти многихъ свидѣтелей въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ, прошедшихъ со времени совершенія преступленія, но и благодаря тайнымъ происканъ Бильбасова.

Н. Н. Колесовъ постоянно утверждалъ, что если Бильбасовъ будетъ освобожденъ отъ суда, то немедля заплатитъ намъ по роспискѣ деньги съ причитающимися процентами. Жена моя, узнавъ, что Бильбасовъ снова зажилъ богато, требовала уплаты, я же, не желая имѣть съ нимъ никакого сношенія, не вмѣшивался въ это дѣло. Бильбасовъ черезъ Н. Н. Колесова уплачивалъ по частямъ, внося заразъ отъ 200 р. до 1.000 р., но каждый разъ вслѣдствіе сильнаго настоянія жены моей въ личномъ объясненіи съ Колесовымъ или въ письмахъ къ нему.

Люди, подобные Бильбасову, возможны вездѣ, но конечно въ болѣе образованныхъ странахъ общество гнушается ими. Наше же общество, къ сожалѣнію, обходится съ ними, какъ съ людьми честными. Я неоднократно встрѣчалъ Бильбасова у Н. Н. Колесова, сохранившееся къ нему дружеское расположеніе и у И. Н. Колесова, человѣка прямого и честнаго, но охотника до карточной игры, въ которой онъ любилъ имѣть Бильбасова партнеромъ.

Въ концѣ іюня 1865 г. я поѣхалъ съ П. К. Меньковымъ въ Карлсбадъ, гдѣ мы условились жить вмѣстѣ. Меньковъ говорилъ, что онъ любитъ ѣздить со мною по жел. дорогамъ, потому что мнѣ въ вагонахъ отводятъ 2500 комнатъ; 2500 любимое его выраженіе, когда онъ хочетъ выразить

очень большое число. Весь іюль мы пили воды въ Карлсбадѣ, гдѣ помѣстились въ очень хорошей квартирѣ на Маркплацѣ. Въ другой половинѣ занимаемаго нами бэль-этажа нанималъ богатый Николай Александровичъ Бутурлинъ, извѣстный подъ названіемъ рыжаго, а этажъ надъ нами былъ занятъ Вѣнскимъ Ротшильдомъ, который, несмотря на свою старость, продолжалъ и въ Карлсбадѣ волочиться за дамами, преимущественно русскими. Мы ежедневно видались съ Бутурлинымъ и съ многими бывшими въ Карлсбадѣ русскими.

Въ числѣ послѣднихъ были фельдмаршалъ князь Барятинскій, графъ А. В. Адлербергъ, графъ П. А. Клейнмихель, генералъ-адъютантъ Витовтовъ, генералы: князь Бебутовъ, Ольшевскій и баронъ Розенъ, Фундуклей, впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта, бывшій директоръ канцеляріи Намѣстника Царства Польскаго Казачковскій и лейбъ-медикъ Цицуринъ. Послѣдніе четверо были хорошіе знакомые Менькова во время службы его въ Кіевѣ и Варшавѣ.

Барятинскій сильно страдалъ подагрою, такъ что лонлакей возилъ его въ колясочкѣ, въ которой онъ оставался при слушаніи на гуляньяхъ музыки. Его жена всюду сопровождала его. Витовтова, графа Адлерберга, Віельгорскаго и нѣкоторыхъ другихъ русскихъ также возили въ колясочкахъ, такъ что я и Меньковъ прозвали этихъ катающихся русскихъ обозомъ. Барятинскій, въ продолженіе нашего четырехнедѣльнаго пребыванія въ Карлсбадѣ, только одинъ разъ могъ обойтись безъ колясочки. Въ этотъ день онъ заходилъ ко мнѣ и Менькову, но не засталъ насъ. Къ женѣ Барятинскаго пріѣзжала ея родственница, очень красивая женщина, которая сопровождала колясочку Барятинскаго въ пышномъ грузинскомъ нарядѣ. Нѣмцы бѣгали смотрѣть на нее. Многіе изъ нихъ говорили, что это грузинская царица; извѣстно, что и образованныя европейскія націи имѣютъ смутное понятіе о дальнихъ странахъ нашего отечества. Къ Барятинскому пріѣзжали разныя лица на поклоненіе. Между ними былъ мой старый знакомый Николай Петровичъ Колюбакинъ, бывшій въ это время сенаторомъ въ Москвѣ.

Клейнмихель, любившій подшучивать надъ моею толщиною, встрѣчая меня постоянно съ Меньковымъ, человѣкомъ очень полнымъ, ежедневно повторялъ одну и ту же шутку, состоявшую въ томъ, что я гораздо толще Менькова и воображаю себѣ противное. Постоянно любезный со мною, онъ мнѣ первый сообщилъ о бывшей въ Петербургѣ бурѣ, истребившей много деревьевъ въ Лѣтнемъ саду, и о назначеніи полковника Зуева начальникомъ Николаевской жел. дороги, на мѣсто генералъ-маіора Серебрякова, для котораго выдумали новое мѣсто инспектора эксплоатаціи правительственныхъ жел. дорогъ въ то время, какъ всего на одной правительственной (Николаевской) дорогѣ производилась эксплоатація. Впослѣдствіи оказалось, что и по этой дорогѣ Серебрякову не доставлялось никакихъ свѣдѣній и онъ, похлопотавъ о своемъ значеніи по дорогѣ, какъ ея инспекторъ, увидалъ, что Мельниковъ противится этому, и замолчалъ. Я уже упомянулъ

о предположеніи нѣкоторыхъ лицъ, что мѣсто начальника Николаевской жел. дороги служило Зуеву наградою за его мнѣніе противъ Кайля.

Бебутовъ говорилъ по-русски съ особымъ акцентомъ, подававшимъ Менькову поводъ къ насмѣшкамъ надъ нимъ. Кстати, насмѣхались надъ нимъ и по другимъ поводамъ. Бебутовъ почему-то отказался ѣхать съ нами въ Эйлбогенъ, куда въ то время, какъ мы обѣдали, подъѣхалъ Бисмаркъ, который, перемѣнивъ лошадей, поѣхалъ далѣе. Меньковъ увѣрилъ Бебутова, что Бисмаркъ обѣдалъ съ нами и спрашивалъ, почему нѣтъ Бебутова, и что онъ очень желалъ познакомиться съ столь доблестнымъ генераломъ. Бебутовъ повѣрилъ Менькову и долго разсказывалъ, что Бисмаркъ знаетъ о немъ, и весьма сожалѣлъ, что не поѣхалъ съ нами въ Эйлбогенъ.

Ольшевскій и Розенъ, старые пріятели сослуживцы, жили вмѣстѣ и безпрерывно ссорились. Они надоѣли Менькову своими разсказами объ ежедневно возникавшихъ между ними неудовольствіяхъ. Меньковъ предложилъ имъ разъѣхаться, но Розенъ говорилъ, что ему это невозможно по совершенному незнанію нѣмецкаго языка. Когда я ему замѣтилъ, что и Ольшевскій не говоритъ по-нѣмецки, онъ возразилъ, что однакоже его во всѣхъ гостиницахъ понимаютъ, тогда какъ Розенъ самъ ничего спросить не умѣетъ. Этотъ Розенъ былъ родной племянникъ барона Розена, бывшаго главноуправляющаго на Кавказѣ и въ Грузіи. Нельзя сказать, чтобы и нѣмцы, живущіе внутри Россіи, отдѣльными личностями не русѣли.

Всего чаще мы видѣлись съ Казачковскимъ и Цицуринымъ. Разсказы перваго о Паскевичѣ, Горчаковѣ и другихъ намѣстникахъ Польскаго Царства до графа Лидерса включительно, канцеляріею котораго онъ управлялъ, были чрезвычайно любопытны. Онъ много передавалъ о происшествіяхъ въ Варшавѣ въ 1861 и 1862 гг., о двусмысленномъ и трусливомъ поведеніи графа Ламберта и о замѣчательно хладнокровной неустрашимости графа Лидерса. Впослѣдствіи, при частыхъ моихъ посѣщеніяхъ Варшавы, я обыкновенно проводилъ по нѣсколько часовъ съ Казачковскимъ, заходя къ нему прямо отъ намѣстника, противъ дворца котораго онъ нанималъ квартиру. Въ одинъ изъ этихъ пріѣздовъ я увидалъ около этой квартиры погребальную колесницу и узналъ, что она приготовлена для Казачковскаго. Съ его смертію и со смертію князя Бебутова Варшава для меня опустѣла. Оставался въ ней одинъ мой хорошій старый знакомый Шуберскій.

Цицуринъ, какъ медикъ, совѣтовалъ Менькову и мнѣ много быть на воздухѣ и много ходить. Почти ежедневно мы втроемъ отправлялись въ прекрасныя окрестности Карлсбада, изъ которыхъ я ни одной не видалъ въ шесть недѣль, проведенныхъ мною въ этомъ городѣ въ 1864 г. Не говоря уже объ ежедневной прогулкѣ по пуппенъ-алле, въ которой расположены кафе-рестораны Постгофъ, Фрейндшафтзалъ и Кейзеръ-паркъ, мы гуляли въ окружающихъ Карлсбадъ лѣсахъ, по многимъ другимъ дорожкамъ, ведущимъ къ тѣмъ же кафе-ресторанамъ, а равно въ с. Пиркенгаммеръ

на Абергъ, къ тремъ дубамъ и во множествѣ другихъ мѣстъ, служащихъ цѣлію прогулокъ для лечащихся въ Карлсбадѣ. Мы ѣздили въ городъ Эйлбогенъ, весьма живописно расположенный на р. Эгерѣ, которая въ немъ дѣлаетъ необыкновенно крутой поворотъ, и по весьма красивой дорогѣ въ Otto's quelle, вода котораго довольно вкусна на мѣстѣ, но, перевезенная за двѣ мили въ Карлсбадъ, теряетъ вкусъ, несмотря на это, она употребляется въ чрезвычайно большомъ количествѣ, вмѣсто содовой и сельтерской водъ.

Въ с. Пиркенгаммеръ замѣчательны фарфоровая фабрика, посуду которой я купилъ для употребленія въ Петербургѣ, кафе-ресторанъ какого-то пройдохи, должно быть онѣмечившагося Поляка, и столярное заведеніе Гюнтера.

Мельниковъ и я обѣдали большею частію въ Salle de Saxe, но часто мѣняли его на другіе рестораны, какъ городскіе, такъ и загородные, и между прочимъ въ Пиркенгаммерѣ у упомянутаго Поляка, который имѣлъ садокъ съ прекрасными форелями. Онъ каждый день пріѣзжалъ въ Карлсбадъ ко времени, въ которое пьютъ воды на источникахъ, и зазывалъ къ себѣ гостей.

Меньковъ обходился съ нимъ по-барски, а Полякъ униженно и не только говорилъ по-тамошнему обыкновенію: «цѣлую ваши руки», но готовъ былъ исполнить это и на самомъ дѣлѣ.

Столяръ Гюнтеръ, съ которымъ меня познакомилъ Меньковъ еще въ 1864 г., представляетъ весьма замѣчательную личность. Онъ въ продолженіе 40 лѣтъ приготовляетъ шкатулки, портфели, столы и другія вещи изъ разныхъ драгоцѣнныхъ деревьевъ, изъ которыхъ онъ дѣлаетъ изящныя инкрустаціи. На изготовленіе всѣхъ этихъ вещей употребляется много времени для ихъ просушки, чрезъ что онѣ необыкновенно прочны. Гюнтеръ употребляетъ бѣлый столярный клей исключительно съ какой-то Московской фабрики, находя, что качество этого клея превосходно. Онъ поставлялъ свои работы къ нашему Двору, а также королевѣ Викторіи и Наполеону III, но несмотря на это бѣденъ и едва наживетъ въ годъ нѣсколько сотъ талеровъ для поддержанія своего семейства, постоянно занимая деньги на покупку нужныхъ ему матеріаловъ.

Великія княгини Елена Павловна и Марія Николаевна, неоднократно посѣщавшія Карлсбадъ, приглашали его завести мастерскую въ Петербургѣ, но онъ не соглашался, полагая, что при фабричномъ производствѣ трудно отвѣчать за прочность работы.

На этомъ основаніи онъ ограничиваетъ свое производство тѣмъ, что могутъ выработать онъ, его сынъ и родные племянники; послѣдніе поставляютъ замки къ его вещамъ. Гюнтеръ словоохотливъ. Онъ любитъ разсказывать, изъ чего и какъ изготовляетъ онъ свои произведенія, причемъ выражается поэтично. У него имѣется до двухъ сотъ книгъ, въ которыхъ описаны употребляемыя имъ деревья. Изумительно видѣть въ деревушкѣ такого поэта-мастера.

Меньковъ, уже нѣсколько разъ бывавшій въ Карлсбадѣ, давно съ нимъ познакомился и охотно выслушиваетъ поэтическіе разсказы своего друга, какъ онъ его называетъ, хотя не понимаетъ ни слова по-нѣмецки. Я въ каждый пріѣздъ мой въ Карлсбадъ захожу къ Гюнтеру и покупаю какую-нибудь вещицу его работы. Живетъ онъ со своею семьею въ двухъ небольшихъ комнаткахъ, которыя нѣсколько исправилъ къ свадьбѣ своей дочери, но она невѣстою умерла: старикъ не можетъ утѣшиться и поэтически выражаетъ свою горесть *).

Наши прогулки были очень занимательны. Меньковъ разсказывалъ много любопытнаго. При его толщинѣ, онъ отъ нихъ очень уставалъ и спина его пальто дѣлалась совершенно мокрою отъ выступавшаго пота. Въ кафе-ресторанахъ прислуживали молодыя дѣвушки. Изъ нихъ нѣкоторыя были очень недурны собою и находились подъ особымъ покровительствомъ Менькова и вообще русскихъ, чѣмъ онѣ очень дорожили, такъ какъ русскіе давали имъ за ихъ услуги по нѣскольку десятковъ крейцеровъ, а нѣмцы большею частію ничего не давали. Любезничанье Менькова съ этими дѣвушками было занимательно, въ особенности по неумѣнію его говорить по-нѣмецки.

Казалось бы, что прогулки и пріятное общество въ Карлсбадѣ должны были развлечь меня, но я и въ этотъ пріѣздъ скучалъ въ немъ, какъ обыкновенно скучаю, когда оставляю свой домъ. Чтеніе и другія обычныя занятія вредны при Карлсбадскихъ водахъ, а провести четыре недѣли безъ всякихъ занятій очень трудно. Меньковъ и я отличаемся спокойнымъ характеромъ, но несмотря на это, когда въ 8 часовъ вечера возвращались домой, а позже оставаться на воздухѣ, по причинѣ сырости, было бы опасно, мы сидѣли вдвоемъ молча, какъ будто недовольные другъ другомъ.

На другое утро, послѣ ночного отдыха, мы попрежнему вставали друзьями. Всѣ дѣлаемые Меньковымъ въ продолженіе дня расходы я, по незнанію имъ нѣмецкаго языка, уплачивалъ изъ своего кошелька. По вечерамъ онъ расчитывался со мною и бывало при этихъ расчетахъ, простиравшихся иногда менѣе чѣмъ на гульденъ, доходилъ до раздраженія. Моимъ докторомъ въ 1865 г. былъ тотъ же Зегенъ, пилъ я тѣ же воды, именно Мюльбруннъ и Шпрудель, и бралъ ванны черезъ день.

Пробывъ четыре недѣли въ Карлсбадѣ, Меньковъ и я выѣхали изъ него. Мы очень были рады, что избавились отъ его скучной жизни. Проѣхавъ въ крытой коляскѣ до Шварценберга и потомъ по жел. дорогѣ до Цвикау, мы разстались. Меньковъ поѣхалъ для свиданія съ семействомъ военнаго министра Милютина въ Ишль, въ которомъ не задолго передъ этимъ былъ сильный пожаръ, а потомъ далѣе въ Западную Европу, а я въ Россію черезъ Дрезденъ, въ которомъ остался всего одинъ день. Я нашелъ въ немъ бывшаго начальникомъ тракціи на Троицкой жел. дорогѣ Гартмейера, который въ это время находился въ той же должности на горной жел. дорогѣ,

*) Гюнтеръ умеръ въ 1876 году.

идущей отъ Дрездена. Я ее осмотрѣлъ вмѣстѣ съ нимъ, а вечеромъ съ нимъ и его женою былъ въ городскомъ саду, гдѣ играла музыка.

Гартмейеръ хотя получалъ здѣсь гораздо менѣе содержанія, чѣмъ на Троицкой дорогѣ, и жилъ въ двухъ комнатахъ, былъ очень доволенъ своимъ положеніемъ, которое вскорѣ, по назначеніи его управляющимъ тою же дорогою, нѣсколько улучшилось. Въ особенности была довольна жизнью въ Дрезденѣ его жена, находившая на своей родинѣ болѣе чѣмъ въ Россіи удовольствій, не требующихъ значительныхъ расходовъ, гдѣ ея туалетъ былъ не хуже туалета женъ дрезденскихъ сановниковъ и богачей.

Изъ Дрездена я проѣхалъ по жел. дорогѣ до Львова (Лемберга), по осмотрѣ котораго отправился на русскую границу въ Радзивиловъ. По этому тракту ходили почтовыя кареты, въ которыхъ сидѣть весьма неудобно, и потому, имѣя въ виду, что на каждой почтовой станціи въ Галиціи имѣются коляски, я потребовалъ, чтобы мнѣ давали эти коляски съ почтовыми лошадьми. Львовскій почтмейстеръ долго уговаривалъ меня взять мѣсто въ почтовой каретѣ, поставляя мнѣ на видъ дороговизну путешествія въ особомъ экипажѣ и предлагая дать мнѣ самое удобное мѣсто. Я не согласился и сдѣлалъ по своему, но на первыхъ же станціяхъ отъ Львова понялъ причину, побуждавшую почтмейстера совѣтовать мнѣ не пользоваться экипажами почтовыхъ станцій. Они были всѣ очень ветхи и никѣмъ не употреблялись, а потому я на каждой станціи терялъ много времени, пока ихъ вывозили на почтовый дворъ и подмазывали. Ямщики, везшіе меня по Галиціи, охотно говорили со мною, но едва ли подозрѣвали нашу одноплеменность, говоря, что я Русскій, а они Рутены.

На русскую границу я пріѣхалъ съ разсвѣтомъ. Хотя дороги въ Галиціи не устроены, но совершенное бездорожье отъ этой границы до Радзивилова меня поразило. Проѣхавъ пограничный столбъ, экипажъ мой завязъ въ глубокой лужѣ, наполненной водою по всей ширинѣ дороги. На таможенной заставѣ унтеръ-офицеръ пограничной стражи заявилъ мнѣ, что начальникъ таможеннаго округа генералъ-маіоръ, котораго фамиліи не помню, проситъ меня остановиться у него. Мои вещи были осмотрѣны на его квартирѣ и я, напившись съ нимъ кофе, поблагодарилъ его за гостепріимство и поѣхалъ въ Кременецъ къ моему брату Николаю, прислалшему за мною свою карету.

Братъ мой былъ въ то время начальникомъ 11-й пѣхотной дивизіи и жилъ въ двухъ-этажномъ каменномъ домѣ штаба этой дивизіи, устроенномъ для штаба бывшаго 4-го пѣхотнаго корпуса во время командованія этимъ корпусомъ генералъ-адъютанта графа Дмитрія Ерофеевича Сакена. Братъ одинъ занималъ верхній этажъ весьма помѣстительный; жена его съ дѣтьми была въ Нижегородской губерніи въ деревнѣ. Нижній этажъ былъ занятъ его помощникомъ генералъ-маіоромъ Нелидовымъ, котораго я зналъ въ Нижнемъ-Новгородѣ во время его служенія въ стоявшемъ тамъ учебномъ карабинерскомъ полку. Флигель при упомянутомъ домѣ былъ занятъ дивизіоннымъ штабомъ и служащими въ немъ.

Предполагая ѣхать изъ Кременца въ Петербургъ черезъ Новочеркасскъ, первою моею заботою было купить экипажъ. Найденъ былъ какой-то маленькій тарантасъ, требовавшій значительныхъ исправленій, для чего я долженъ былъ остаться нѣсколько дней у брата.

На другой день моего пріѣзда, 1-го августа, я поѣхалъ съ братомъ въ Почаевскую Лавру. Кременецъ расположенъ въ ущельѣ и этимъ напоминаетъ Карлсбадъ. Горы, окаймляющія это ущелье, были ниже Карлсбадскихъ, и не столь живописны. Почаевская Лавра устроена на горѣ въ весьма живописной мѣстности. Внутренность собора въ Лаврѣ показалась мнѣ бѣдною. Молящіеся становились часто на колѣна и ложились на полъ церкви, какъ это дѣлаютъ въ римско-католическихъ церквахъ. Даже духовенство исполняло обряды, не совсѣмъ согласно съ обрядами православной церкви. Братъ мой, хорошо изучившій эти обряды, дѣлалъ ему замѣчанія и даже во время завтрака у епископа Волынскаго обратилъ на это его вниманіе.

По случаю моего пріѣзда въ Кременецъ, братъ давалъ обѣдъ, за которымъ было много служащихъ его дивизіи и ихъ женъ. Изъ послѣднихъ нѣкоторыя были довольно красивы и между прочими жена подполковника Гедроица. Между начальникомъ дивизіоннаго штаба Цебриковымъ, человѣкомъ образованнымъ, и многими другими чинами была уже тогда замѣтна непріязнь, окончившаяся какой-то катастрофой, подробности которой не припомню. Она была причиною удаленія Цебрикова отъ занимаемой имъ должности и непріятностей для брата со стороны военнаго министра, обвинявшаго его какъ въ этой катастрофѣ, такъ и въ другихъ, бывшихъ въ это время въ 11-й дивизіи непріятныхъ происшествіяхъ, въ послабленіи.

Братъ, по пріѣздѣ моемъ, говорилъ мнѣ, что часто чувствуетъ онѣмѣніе нѣкоторыхъ членовъ и подергиванія въ лицѣ. Непріятности въ дивизіи, конечно, ухудшили его здоровье. Означенные симптомы болѣзни, постоянно усиливаясь, довели его черезъ пять лѣтъ до могилы.

Помощникъ начальника дивизіи, генералъ-маіоръ Нелидовъ былъ человѣкъ во всѣхъ отношеніяхъ незначущій. На него никто не обращалъ вниманія: пріѣзжавшіе въ Кременецъ чины 11-й дивизіи даже не заходили къ нему, хотя, являясь къ брату, проходили мимо его двери и находили нужнымъ бывать у начальника дивизіоннаго штаба и даже у старшихъ адъютантовъ. Братъ дѣлалъ все отъ него зависѣвшее, чтобы поднять значеніе Нелидова, но не имѣлъ успѣха. Впрочемъ, причиною этого было собственно не ничтожество Нелидова, а то, что помощники дивизіонныхъ начальниковъ играли роль чиновниковъ особыхъ порученій при послѣднихъ, которые имъ порученій не давали, и потому они почти всѣ не имѣли никакого значенія.

Я находилъ, что подобное положеніе, въ которомъ каждый генералъ-маіоръ долженъ былъ находиться около 10 лѣтъ, можетъ отнять всякую энергію у самаго энергичнаго человѣка и потому, опасаясь, что пройдя

эту должность, наши высшіе военачальники будутъ пошлѣе прежнихъ, не одобрялъ введенія военнымъ министромъ Милютинымъ должности помощниковъ дивизіонныхъ начальниковъ, вмѣсто уничтоженныхъ имъ бригадныхъ командировъ, которыхъ положеніе было болѣе самостоятельно. Въ 1874 году вновь учреждены бригадные командиры и помощники дивизіонныхъ начальниковъ упразднены. Впрочемъ, я постоянно находилъ, что помощники вездѣ мало дѣлаютъ, и что это званіе, не принося пользы, наноситъ вредъ носящимъ его лицамъ.

Между тѣмъ, по новымъ штатамъ преобразовываемыхъ государственныхъ управленій, назначеніе помощниковъ къ разнымъ должностямъ было въ большой модѣ. Въ 1865 году были напечатаны «Матеріалы и соображенія для составленія новаго положенія о полевомъ управленіи войскъ въ военное время». Въ проектѣ этого положенія назначались помощники при главнокомандующемъ арміею, начальникѣ штаба, начальникѣ артиллеріи, генералъ-интендантѣ, военно-медицинскомъ инспекторѣ, инспекторѣ военныхъ госпиталей и начальникахъ корпусныхъ штабовъ. Упомянутые «Матеріалы и соображенія» были препровождены къ разнымъ лицамъ, отъ которыхъ ожидались отвѣты на напечатанные въ нихъ для обсужденія вопросы, и между прочими къ Менькову, который привезъ свой экземпляръ въ Карлсбадъ. Воспользовавшись моимъ пребываніемъ въ этомъ городѣ, въ которомъ впрочемъ я имѣлъ мало времени и вовсе не имѣлъ данныхъ, нужныхъ для обсужденія упомянутыхъ «Матеріаловъ и соображеній», я почелъ однако же долгомъ сдѣлать на нихъ замѣчанія, изъ которыхъ привожу здѣсь нѣсколько выписокъ.

«На стр. 36-й («Матеріаловъ» и пр.) полагается при главномъ штабѣ дѣйствующей арміи, вмѣсто дежурнаго генерала и генералъ-квартирмейстера, имѣть одного или двухъ помощниковъ начальника главнаго штаба» и «если признано будетъ нужнымъ имѣть двухъ помощниковъ, на одного изъ нихъ возложить преимущественно часть канцелярскую, а на другого выполненіе разныхъ обязанностей въ полѣ».

«Это предположеніе оправдывается примѣрами французской арміи, гдѣ начальники штабовъ управляютъ при пособіи одного помощника обѣими частями (sous-chef d'etat major) и благопріятными результатами отъ назначенія въ русской арміи начальниковъ дивизіонныхъ штабовъ. Но sous-chef не есть собственно помощникъ въ томъ смыслѣ, какъ это званіе принято у насъ. Помощникъ, не будучи самостоятельнымъ лицомъ, бываетъ бо́льшею частію безполезенъ, и если ему поручится, какъ предложено въ проектѣ, особая часть, то и тогда онъ, не будучи полнымъ начальникомъ этой части, не будетъ дѣйствовать съ надлежащею энергіею.

«Результаты отъ введенія начальниковъ дивизіонныхъ штабовъ въ русской арміи благопріятны не отъ подчиненія инспекторской и квартирмейстерской части одному лицу, а потому, что прежде въ дивизіяхъ совсѣмъ не было лица, занимающагося квартирмейстерскою частію; дивизіонный квартирмейстеръ рѣдко находился при дивизіи, тогда какъ теперь къ одному

старшему адъютанту изъ армейскихъ офицеровъ, занимавшемуся всѣмъ дѣлопроизводствомъ дивизіи, прибавленъ одинъ штабъ-офицеръ и одинъ оберъ-офицеръ генеральнаго штаба, лица, получившія хорошее высшее образованіе.

«Передача одному изъ помощниковъ начальника штаба всей канцелярской переписки, а другому распоряженій въ полѣ, поставитъ перваго въ болѣе униженное положеніе и можетъ быть поводомъ къ непріязни между ними.

«Конечно, названія дежурнаго генерала и генералъ-квартирмейстера дурно опредѣляютъ ихъ обязанности, но къ этимъ названіямъ привыкли. Всѣ, имѣющіе дѣло до главнаго штаба, знаютъ, какія на каждомъ лежатъ обязанности. Званіе же помощниковъ ничего не опредѣляетъ. Сверхъ того, въ тѣхъ званіяхъ состояли лица, оставившія по себѣ память въ исторіи, и подобныя званія уничтожать безъ особой надобности не слѣдовало бы.

«Засимъ изъ предложенныхъ («Матеріалами» и пр.) 4-хъ отдѣленій штаба, первое, строевое, было бы въ завѣдываніи генералъ-квартирмейстера, а три остальныя отдѣленія въ завѣдываніи дежурнаго генерала.

«На 40-й же стр. и на послѣдующихъ 41-й и 42-й («Матеріаловъ» и пр.) назначаются помощники къ начальникамъ каждаго отдѣла.

«О безполезности помощниковъ было изложено выше. Если эти чины нужны постоянно, то имъ надо дать прямое назначеніе; если же ихъ имѣть только для замѣны начальниковъ, въ случаѣ отсутствія или болѣзни послѣднихъ, то лучше ихъ назначать изъ генераловъ, состоящихъ при главнокомандующихъ для особыхъ порученій.

«На стр. 43-й («Матеріаловъ» и пр.) полагается учредить должность «помощника главнокомандующаго, который освободилъ бы самаго главнокомандующаго отъ мелочной канцелярской работы съ начальниками отдѣловъ».

«Выше уже было изложено мнѣніе о помощникахъ, которые при прочихъ начальникахъ могутъ быть только безполезны, но при главнокомандующемъ помощникъ будетъ вреденъ.

«Высочайшая власть имѣетъ себѣ помощниковъ во всѣхъ министрахъ, но не можетъ имѣть одного помощника. Такъ и главнокомандующій, который облеченъ во многихъ отношеніяхъ тою же властію, имѣетъ помощниковъ во всѣхъ своихъ подчиненныхъ, но одного помощника имѣть не можетъ. Сей послѣдній или будетъ совершеннымъ ничтожествомъ, черезъ что можетъ быть уронено значеніе и самаго главнокомандующаго, или будетъ постоянно мѣшать сему послѣднему и стараться его замѣнить. Нигдѣ, можетъ быть, нѣтъ столькихъ пересудовъ, какъ въ главной квартирѣ, и такъ какъ начальникъ штаба дѣйствующей арміи, какъ бы ни умаляли его значенія, будетъ постояннымъ сотрудникомъ главнокомандующаго, то непремѣнно явятся разныя партіи, каждая поддерживаемая значительными лицами, что весьма вредно для дѣла.

«Не полагаю, чтобы какой-либо главнокомандующій считалъ себя обремененнымъ докладами начальниковъ отдѣльныхъ управленій арміи,

но если это и было бы на дѣлѣ, то гораздо удобнѣе предоставить болѣе власти самимъ начальникамъ отдѣльныхъ управленій, которымъ будетъ легче, чѣмъ помощнику главнокомандующаго, судить о томъ, что требуетъ разрѣшеніе главнокомандующаго.

«На стр. 44-й «Матеріаловъ» и пр., изложено, что «при прежней организаціи начальникъ главнаго штаба былъ въ существѣ de facto, а не de jure тѣмъ же предполагаемымъ нынѣ помощникомъ главнокомандующаго».

«Далѣе на той же страницѣ и на стр. 45-й изложено, что «нелегальное вліяніе на управленіе генералъ-интенданта и начальниковъ артиллеріи и инженеровъ, легко пріобрѣтаемое начальникомъ главнаго штаба, порождало однакожъ нерѣдко пререканія со стороны лицъ, de jure ему не подчиненныхъ, и вовлекало ихъ иногда въ непріятныя и щекотливыя отношенія съ ближайшимъ сотрудникомъ главнокомандующаго, что, конечно, не могло не быть вредно для дѣла, для службы».

«Зачѣмъ же эти вырабатывавшіяся на самомъ дѣлѣ отношенія начальника штаба къ другимъ начальникамъ отдѣльныхъ управленій не узаконить, положивъ имъ нужный предѣлъ, а вводить въ управленіе новую должность, весьма неопредѣленную? Начальнику штаба нельзя не знать, что дѣлается по частямъ интендантской, медицинской и прочимъ, а потому онъ долженъ будетъ присутствовать при докладахъ начальниковъ этихъ управленій помощнику главнокомандующаго и вмѣсто облегченія будетъ болѣе затрудненъ, чѣмъ прежде. Не подчиняя начальниковъ отдѣловъ начальнику штаба, слѣдуетъ однако же имъ докладывать при немъ главнокомандующему, такъ, чтобы онъ зналъ общую связь дѣла и могъ бы со своей стороны при докладахъ дѣлать замѣчанія, какъ ближайшій и главный сотрудникъ главнокомандующаго.

«Выше было сказано, что начальнику штаба необходимо будетъ всегда узнать все касающееся интендантской, медицинской и прочихъ частей управленія арміи, по общей ихъ связи между собою, а потому его занятія не уменьшатся, а затруднятся присутствіемъ помощника главнокомандующаго. Что же касается до того, что одно званіе сего послѣдняго заставитъ ему подчиняться всѣхъ другихъ начальниковъ отдѣльныхъ управленій, то это предположеніе не согласно съ дѣйствительностью. Вездѣ, во всѣхъ службахъ, помощники не имѣютъ никакого значенія, они просто чиновники особыхъ порученій того, при комъ состоятъ помощниками. Возьмемъ, для примѣра, помощниковъ начальниковъ дивизій. Несмотря на то, что они состоятъ въ генеральскомъ чинѣ, начальники дивизіонныхъ штабовъ, подполковники и капитаны и даже старшіе дивизіонные адъютанты имѣютъ болѣе значенія и послѣдніе, равно какъ и всѣ служащіе въ дивизіи, не считаютъ себя подчиненными помощниковъ начальниковъ дивизіи и даже въ томъ случаѣ, когда начальники дивизій стараются о приданіи имъ должнаго значенія.

«Самый энергичный человѣкъ, пробывъ въ этомъ положеніи довольно долгое время, теряетъ энергію и, находясь въ такомъ возрастѣ, когда

новая уже не пріобрѣтается, дѣлается плохимъ дивизіоннымъ начальникомъ. Видя общее неуваженіе къ нему, онъ долженъ потерять уваженіе самъ къ себѣ. Всѣ эти причины требовали бы скораго измѣненія въ положеніи лицъ, имѣющихъ первый генеральскій чинъ. Иначе мы можемъ лишиться навсегда хорошихъ военачальниковъ.

«Засимъ на вопросъ, предложенный на стр. 45-й, служитъ отвѣтомъ слѣдующее:

«Должность помощника главнокомандующаго будетъ болѣе вредна, чѣмъ полезна. Начальнику штаба арміи должно дать нѣкоторыя права по всѣмъ прочимъ отдѣламъ арміи, т.-е., дать ему въ извѣстной степени права на то, что имъ пріобрѣталось на дѣлѣ безъ права.

«На вопросы, изложенные на стр. 47-й, даются слѣдующіе отвѣты:

«Должности помощника главнокомандующаго не учреждать.

«Начальнику штаба предоставить прежнія права начальника главнаго штаба съ дополненіемъ отношеній его, какъ выше изложено, къ прочимъ начальникамъ отдѣловъ главнаго управленія арміи.

«Затѣмъ, начальникамъ артиллеріи и инженеровъ и прочимъ начальникамъ отдѣловъ предоставить права, изложенныя въ «Матеріалахъ» и пр. съ дополненіемъ ихъ отношеній, какъ выше изложено, къ начальнику штаба арміи».

Къ тому можно прибавить, что и военный министръ Милютинъ, вѣроятно, того же мнѣнія о помощникахъ, такъ какъ онъ не бралъ никого къ себѣ въ товарищи, когда таковой полагался по штату учрежденія военнаго министерства, а по новому, при немъ составленному, вовсе упразднилъ должность товарища военнаго министра.

Затѣмъ сдѣланы были мною замѣчанія на разныя предположенія, изложенныя въ «Матеріалахъ» и пр. Привожу выписку изъ этихъ замѣчаній по нѣкоторымъ предметамъ:

«На стр. 31-й и 32-й «Матеріаловъ» и пр. излагается, что мѣстныя управленія военныхъ округовъ, входящихъ въ раіонъ театра войны, вполнѣ подчинены главнокомандующему, но и въ военное время подчиняются *главному контролю* министерства, а на главнокомандующаго и главное полевое управленіе возлагается только общее направленіе дѣйствій военно-окружныхъ управленій театра войны.

«Подчеркнутыя слова напечатаны курсивомъ, слѣдовательно на нихъ обращено особое вниманіе. Не произойдетъ ли отъ подобнаго распоряженія двоеначалія, гибельнаго всегда, а тѣмъ болѣе въ военное время? При власти, которою облечены наши главнокомандующіе, необходимо съ точностію пояснить, въ чемъ будетъ состоять контроль военнаго министерства, а такъ какъ надъ военно-окружными управленіями нѣтъ другого контроля (наблюденіе командующаго войсками въ округѣ нельзя назвать контролемъ), то не слѣдовало бы ему придавать эпитета «главный». Контроль этотъ, вѣроятно, долженъ будетъ ограничиться разсмотрѣніемъ, въ точности ли исполнены повелѣнія главнокомандующаго.

«На вопросы, изложенные на стр. 35-й, можно дать утвердительные отвѣты, если приняты будутъ выше приведенныя замѣчанія и въ особенности съ большею точностію будетъ объясненъ контроль военнаго министерства.

«Въ пунктѣ *в* 1-го вопроса предлагается къ обсужденію «возможность въ военное время на военномъ министерствѣ оставить только главный контроль дѣйствій мѣстныхъ военныхъ управленій по выполненію ими распоряженій главнокомандующаго, а равно и дѣлопроизводство по тѣмъ дѣламъ, по которымъ требуется разрѣшеніе Высочайшей власти».

«Это изложеніе можетъ послужить поводомъ къ злоупотребленіямъ въ исполненіи распоряженій главнокомандующаго.

«На стр. 37-й предполагается особой канцеляріи главнокомандующаго не имѣть, замѣнивъ ее канцеляріею штаба арміи. Въ проектѣ это предположеніе основывается на дознанныхъ на опытѣ неудобствахъ учрежденія канцеляріи при главнокомандующемъ, учрежденіи, находившемся въ постоянномъ антагонизмѣ со всѣми отдѣлами управленія арміи и пользовавшемся иногда вліяніемъ, выходившимъ изъ круга его легальной дѣятельности.

«Эта послѣдняя причина недостаточна для уничтоженія учрежденія. Ему слѣдуетъ только дать точныя правила, чтобы оно не могло выходить изъ круга его легальной дѣятельности. Будетъ ли въ положеніи объ арміи назначена особая канцелярія при главнокомандующемъ или не будетъ, она всегда будетъ существовать de facto: всякій главнокомандующій непремѣнно учредитъ при себѣ канцелярію, и если обязанности ея не будутъ опредѣлены закономъ, то она дѣйствительно можетъ получить вредное вліяніе.

«На стр. 40-й («Матеріаловъ» и пр.) полагается имѣть при главнокомандующемъ главнаго земскаго комиссара изъ высшихъ чиновъ гражданскаго вѣдомства, въ которомъ главнокомандующій имѣлъ бы ближайшаго сотрудника и докладчика по дѣламъ, относящимся до гражданскаго управленія театра войны, какъ внутри Имперіи, такъ и за границами оной.

«Должность главнаго земскаго комиссара излишня. Внутри Имперіи трудно найти человѣка, которому извѣстны были бы всѣ обстоятельства разныхъ мѣстностей театра войны; онъ будетъ только затруднять дѣйствія мѣстныхъ генералъ-губернаторовъ. Внѣ же Имперіи, конечно, ни одинъ русскій чиновникъ не знаетъ потребностей занятой непріятелями области и еще болѣе будетъ затруднять дѣйствія назначенныхъ главнокомандующимъ начальниковъ занятыхъ непріятельскихъ областей».

Главное же мое вниманіе было обращено на предположенное упраздненіе должности инспектора военныхъ сообщеній. Вотъ что изложено было мною по этому предмету:

«На 38-й стр. («Матеріаловъ» и пр.) изложено, что «должность инспектора военныхъ сообщеній можно бы упразднить вовсе».

«Обязанности инспектора военныхъ сообщеній состояли въ учрежде-

ніи и наблюденіи за сообщеніями дѣйствующей арміи съ Имперіею и между разными частями арміи въ занятой непріятельской области.

«Въ настоящее время, когда главнѣйшія сообщенія производятся по желѣзнымъ дорогамъ, требующимъ при ихъ эксплоатаціи особыхъ спеціальныхъ свѣдѣній, имѣть при арміи лицъ, спеціально знакомыхъ съ желѣзными дорогами, дѣлается первою необходимостью. Агенты желѣзныхъ дорогъ, непріязненные нашему правительству, могутъ незамѣтно довести подвижной составъ до негодности, могутъ отказывать военному начальству въ поѣздахъ, основываясь на недостаточности годнаго подвижного состава или на разныхъ обстоятельствахъ, требуемыхъ эксплоатаціонною службою, или, еще хуже, составлять поѣзда изъ непрочнаго подвижного состава, неправильно и при такихъ обстоятельствахъ, когда они пущены быть не могутъ, и тѣмъ подвергать передвигаемыя войска опасности.

«Въ послѣдній польскій мятежъ не было составлено дѣйствующей арміи, а потому и не было назначено инспектора оной, но de facto инспекторомъ сообщеній значительной части войскъ въ Царствѣ Польскомъ и Сѣверо-западныхъ губерніяхъ былъ инспекторъ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги.

«Дорога эта принадлежитъ частному обществу, котораго агенты не приносятъ присяги. Сверхъ того изъ нихъ многіе были польскіе эмигранты и не русскіе подданные.

«Подобное положеніе главнаго сообщенія Россіи съ мятежными областями побудило немедля испросить Высочайшее соизволеніе на назначеніе офицеровъ корпуса инженеровъ путей сообщенія въ помощь инспектору С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, для наблюденія за правильнымъ дѣйствіемъ агентовъ этой дороги, посредничества между ними и военнымъ начальствомъ и, въ крайнемъ случаѣ, для замѣны самихъ агентовъ. Эти офицеры расположены были на главныхъ станціяхъ взволнованнаго края: въ Варшавѣ, Чижовѣ, Лапахъ, Гроднѣ, Вильнѣ, Ковнѣ, Вержболовѣ и Динабургѣ, съ отдачею подъ ихъ наблюденіе ближайшихъ участковъ дороги.

«Эта мѣра много содѣйствовала успѣшному передвиженію войскъ по желѣзной дорогѣ. Въ Царствѣ же Польскомъ бывшіе начальники дистанціи С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги съ начала мятежа не показывались на своихъ дистанціяхъ и ихъ обязанности были постоянно исправляемы присланными для инспекціи инженерными офицерами путей сообщенія, которые, по засвидѣтельствованію начальниковъ военныхъ отдѣловъ дороги, неоднократно сопровождали войска наши при исправленіяхъ поврежденій въ дорогѣ, сдѣланныхъ мятежниками, и при другихъ случаяхъ, на что, конечно, не рѣшился бы польскій эмигрантъ, а иногда даже и русскій подданный, не носящій военной формы, которая обязываетъ, такъ сказать, идти навстрѣчу опасностямъ.

«Если инженеры путей сообщенія оказались необходимыми для наблюденія за движеніемъ по жел. дорогѣ во взволнованномъ краѣ внутри

Имперіи, то тѣмъ болѣе они будутъ необходимы при занятіи непріятельской области, по которой проходитъ жел. дорога, гдѣ всѣ служащіе будутъ враждебны нашему правительству. Перемѣнить ихъ всѣхъ невозможно, а наблюденіе за ними необходимо, и оно возможно только со стороны такихъ лицъ, которыя знакомы съ устройствомъ и эксплоатаціею жел. дорогъ.

«Но не однѣ жел. дороги, а всѣ искусственныя сообщенія требуютъ нахожденія при арміи инженеровъ путей сообщенія. Армія можетъ получать продовольствіе по искусственнымъ водянымъ сообщеніямъ. Непріятель, оставляя свою область, конечно, ихъ повредитъ. Исправленіе ихъ, часто весьма немудреное, можетъ быть произведено въ бо́льшей части случаевъ только инженерами путей сообщенія. То же должно сказать о мостахъ и другихъ искусственныхъ путяхъ сообщенія. Первый выпускъ въ прапорщики изъ Института инженеровъ путей сообщенія былъ въ 1811 г., и мы видимъ воспитанниковъ этого Института, не кончившихъ еще полнаго курса, принимающихъ участіе въ Отечественной войнѣ 1812 г. Многіе изъ нихъ впослѣдствіи перешли въ военную и другія службы и достигли высшихъ чиновъ (графы С. Г. и А. Г. Строгановы, бароны Мейендорфы, Шабельскій, Гасфортъ и другіе).

«Въ Турецкую войну 1828—1829 г. и въ Польскую 1830—1831 г. инженеры путей сообщенія были употреблены для наблюденія за доставленіемъ разныхъ потребностей къ арміи по рѣкамъ и водянымъ сообщеніямъ и участвовали въ дѣлахъ, такъ что всѣ были награждены военными орденами. О дѣйствіяхъ инженеровъ путей сообщенія Кавказскаго округа и посланныхъ въ этотъ край для особыхъ порученій мы скажемъ только, что они постоянно были необходимы для дѣйствія Кавказскихъ войскъ. Военные чины, имъ присвоенные, давали возможность переходить въ военную службу, и при этомъ нельзя не вспомнить о Пассекѣ, перешедшемъ изъ корпуса инженеровъ путей сообщенія. Многіе другіе, перешедшіе изъ этого корпуса, считаются въ военной службѣ наравнѣ съ лучшими генералами и офицерами. Новыя распоряженія о выпускѣ изъ Института инженеровъ путей сообщенія гражданскими чинами лишаютъ военную службу подобныхъ полезныхъ дѣятелей.

«Въ Венгерскую войну при дѣйствующей арміи былъ по особымъ причинамъ только одинъ инженеръ путей сообщенія, въ званіи инспектора военныхъ сообщеній, который, не имѣя помощниковъ, не могъ исполнять обязанностей, возлагаемыхъ на него положеніемъ о дѣйствующей арміи, но постоянно исполнялъ порученія главнокомандующаго и начальника главнаго штаба по избранію мѣстъ для переправъ и наблюденію за ихъ успѣшнымъ и прочнымъ построеніемъ.

«Инспекторы военныхъ сообщеній въ дѣйствующія арміи и ихъ помощники назначались главноуправляющимъ путями сообщенія изъ лицъ, неизвѣстныхъ ни главнокомандующему, ни военному министру, а сами эти лица, только за нѣсколько дней до своего отправленія въ армію, узна-

вали объ обязанностяхъ, которыя они должны будутъ исполнять. Сверхъ того, имъ были вовсе неизвѣстны пути сообщенія занятаго войсками края, что и побуждало начальниковъ въ войскѣ не занимать ихъ дѣломъ, указаннымъ въ положеніи о дѣйствующей арміи, а давать порученія, сообразныя съ ихъ познаніями и опытностію, пріобрѣтенною на прежней службѣ.

«Назначеніе означеннаго инспектора и его помощниковъ не военнымъ министерствомъ и незнаніе ихъ о существующихъ въ занятой непріятельской области сообщеніяхъ происходили оттого, что въ военномъ министерствѣ не было учрежденія, изъ котораго могли бы назначаться подобныя лица.

«Необходимость ихъ, кажется, достаточно доказана выше. Остается теперь обсудить, откуда могутъ быть избираемы такія лица, которыя бы имѣли полныя свѣдѣнія о сообщеніяхъ, существующихъ на нашихъ театрахъ войны, о движеніяхъ по жел. дорогамъ и вообще объ устройствѣ искусственныхъ, и водяныхъ, и сухопутныхъ, сообщеній.

«Первыя свѣдѣнія нужны только для старшихъ лицъ; послѣднія же, необходимыя для старшихъ и для всѣхъ подчиненныхъ, извѣстны значительной части инженеровъ путей сообщенія и, слѣдовательно, для замѣщенія этихъ послѣднихъ должностей могутъ быть на время войны командируемы инженеры изъ министерства путей сообщенія.

«Старшихъ лицъ военное министерство можетъ переводить въ свой постоянный составъ изъ инженеровъ путей сообщенія, бывшихъ при жел. дорогахъ. Этихъ лицъ могло бы быть въ министерствѣ по числу театровъ войны четверо и одинъ общій имъ начальникъ, которые числились бы по военному министерству.

«Этотъ способъ назначенія въ военное министерство даже опытныхъ инженеровъ путей сообщенія должно предпочесть приготовленію самимъ министерствомъ лицъ на эти должности. Для этого ему пришлось бы слѣдить за образованіемъ молодыхъ людей, готовящихся на эти должности, за ихъ дальнѣйшею службою, чтобы они находились при жел. дорогахъ, а результатъ могъ бы быть тотъ, что, по полученіи ими надлежащей опытности, они сами не пожелаютъ занять означенныхъ должностей или окажутся къ нимъ почему-либо неспособными.

«Въ случаѣ образованія дѣйствующей арміи, старшій изъ состоящихъ по военному министерству, перешедшихъ изъ корпуса инженеровъ путей сообщенія, дѣлается инспекторомъ сообщеній арміи, а тотъ изъ его подчиненныхъ, которому наиболѣе извѣстенъ театръ войны, отправляется съ нимъ же. Ихъ обязанности въ военное время подробнѣе опредѣлятся ниже.

«Въ мирное же время эти лица изучаютъ пути сообщенія на разныхъ театрахъ войны, какъ внутри, такъ и внѣ предѣловъ Имперіи, и пріобрѣтаютъ всѣ относящіяся къ сему статистическія свѣдѣнія. На нихъ же разложатся расчеты съ жел. дорогами по перевозкѣ войскъ, военныхъ припасовъ, войсковыхъ вещей и пр., соображенія и участіе въ комиссіяхъ, составляемыхъ изъ лицъ, принадлежащихъ къ министерствамъ военному

и путей сообщенія, и другія порученія, сообразныя ихъ познаніямъ и прежней дѣятельности.

«Всѣ сообщенія, какъ то: пути сообщенія, почтовыя и телеграфныя, такъ между собою связаны, что не слѣдовало бы раздѣлять ихъ управленія. Это было и прежде, что ясно выразилось въ уставѣ о дѣйствующей арміи въ 1846 г., гдѣ обязанности инспектора военныхъ сообщеній смѣшиваются въ статьяхъ положенія съ обязанностями полевого почтъ-директора. При увеличившейся въ наше время важности сообщеній, это соединеніе всѣхъ управленій нынѣ еще необходимѣе и потому полагается, что при образованіи дѣйствующей арміи слѣдуетъ составить особый отдѣлъ сообщеній, начальникомъ котораго назначить старшаго изъ выше упомянутыхъ лицъ, состоящихъ по военному министерству, и въ отдѣлѣ имѣть три отдѣленія: 1, путей сообщенія, 2, телеграфное и 3, почтовое. Начальникомъ 1-го отдѣленія назначается тотъ изъ состоящихъ по военному министерству штабъ-офицеровъ, которому наиболѣе знакомъ театръ войны. Младшіе инженеры для наблюденія за жел. дорогами и вообще искусственными и другими сообщеніями легко могутъ быть избраны сими двумя лицами, такъ какъ они сами долго служили въ вѣдомствѣ путей сообщенія. Эти инженеры назначаются по сношенію военнаго министра съ министромъ путей сообщенія. Начальникъ 2-го и 3-го отдѣленій и имъ подчиненныя лица назначаются по сношенію военнаго министра съ министромъ почтъ и телеграфовъ.

«Старшій изъ лицъ, переведенныхъ изъ инженеровъ путей сообщенія въ военное министерство, полагается въ чинѣ генерала, а прочіе четверо въ чинѣ штабъ-офицера; одинъ изъ послѣднихъ можетъ постоянно находиться при Кавказскомъ округѣ».

Засимъ на вопросы, предложенное на стр. 39-й («Матеріалы» и пр.), даются слѣдующіе отвѣты:

«На вопросы 1, 2 и 3. Въ штабѣ дѣйствующей арміи имѣть не помощниковъ начальниковъ штаба, а попрежнему генералъ-квартирмейстера и дежурнаго генерала, подчинивъ каждому изъ нихъ соотвѣтствующія отдѣленія штаба.

«Но особая канцелярія при главнокомандующемъ необходима; права директора оной должны быть опредѣлены съ точностію.

«6 и 7. По выше приведеннымъ доводамъ не только нельзя уничтожить должности инспектора военныхъ сообщеній, но по причинѣ значительнаго увеличенія въ послѣднее время искусственныхъ сообщеній, и въ особенности жел. дорогъ, требуется усиленіе части, наблюдающей за сими сообщеніями, а по тѣсной связи ихъ съ телеграфами и почтовыми сообщеніями, соединить всѣ сообщенія въ одномъ особомъ отдѣлѣ, подъ управленіемъ инспектора сообщеній дѣйствующей арміи, назначаемаго изъ генераловъ, состоящихъ въ мирное время по военному министерству, и которому извѣстны устройство и эксплоатація жел. дорогъ, а равно и прочихъ искусственныхъ сооруженій и водяныхъ сообщеній.

«За симъ къ отдѣламъ управленія арміи, изложеннымъ на 39-й стр., потребно будетъ прибавить отдѣлъ, подъ названіемъ: «Управленіе инспектора сообщеній дѣйствующей арміи», въ которомъ, сверхъ поименованныхъ чиновъ, полагается нѣсколько чиновъ для дѣлопроизводства и подъ его вѣдѣніемъ потребное по мѣрѣ надобности число инженеровъ путей сообщенія, телеграфныхъ и почтовыхъ чиновниковъ».

Мои замѣчанія на «Матеріалы» и пр. я передалъ словесно и письменно Менькову и брату моему Николаю, отъ котораго военное министерство также требовало заключенія по этимъ «Матеріаламъ». Оба они представили все мною изложенное въ своихъ донесеніяхъ. Впослѣдствіи было Высочайше утверждено положеніе объ управленіи войскъ въ военное время.

Я не буду здѣсь говорить, насколько были приняты въ соображенія сдѣланныя мною замѣчанія. Скажу только, что должность инспектора военныхъ сообщеній въ дѣйствующей арміи не упразднена, но въ оную предположено назначить такихъ военныхъ лицъ, которыя прежде не служили по вѣдомству путей сообщенія, а также не принято мое предположеніе объ особыхъ чинахъ для изученія театровъ войны въ мирное время, всегда готовыхъ къ исполненію обязанностей инспектора военныхъ сообщеній дѣйствующей арміи. Назначеніе въ положеніи объ управленіи войскъ въ военное время въ инспекторы военныхъ сообщеній лица военнаго, хотя бы онъ и не былъ прежде инженеромъ путей сообщенія, могло произойти отъ того, что во время утвержденія упомянутаго положенія сдѣлано было распоряженіе о переименованіи инженеровъ путей сообщенія въ гражданскіе чины. Но едва ли подобная причина могла быть для этого достаточна. Медицинскій инспекторъ всегда состоитъ въ гражданскомъ чинѣ и въ такомъ же могутъ быть генералъ-интендантъ и полевой инспекторъ военныхъ госпиталей арміи. Почему же и инспектору военныхъ сообщеній не имѣть гражданскаго чина, а тогда онъ могъ бы быть избираемъ изъ инженеровъ путей сообщенія, знакомыхъ съ эксплоатаціею жел. дорогъ и съ другими сообщеніями, и, по знакомству съ инженерами путей сообщенія, избирать себѣ изъ нихъ помощниковъ на время войны. Въ мирное время онъ могъ бы завѣдывать передвиженіемъ войскъ по жел. дорогамъ и по водянымъ сообщеніямъ съ бо̀льшимъ знаніемъ дѣла и отвѣтственностью, чѣмъ лицо, никогда не бывшее инженеромъ путей сообщенія.

Поясню здѣсь, какъ возникло распоряженіе о переименованіи инженеровъ путей сообщенія въ гражданскіе чины. Послѣ безпорядковъ, бывшихъ въ 1862 г. въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія, было рѣшено преобразовать Институтъ въ открытое заведеніе. Тогда говорили, что П. П. Мельниковъ, находя, что число оканчивающихъ курсъ въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія слишкомъ велико для замѣщенія открывающихся въ корпусѣ инженеровъ путей сообщенія вакансій, представлялъ о томъ, чтобы только первые десять изъ ежегодно оканчивающихъ курсъ были награждаемы чиномъ инженеръ-поручика, а остальные получали бы только

право поступить соотвѣтствующимъ гражданскимъ чиномъ на государственную службу съ тѣмъ, что если бы оказался въ вѣдомствѣ путей сообщенія недостатокъ въ инженерахъ, то онъ могъ бы быть пополняемъ означенными лицами, которые сохраняли бы гражданскіе чины, пріобрѣтенные ими въ другихъ вѣдомствахъ.

Военному министру Милютину давно хотѣлось, чтобы военный мундиръ былъ предоставленъ только лицамъ, состоящимъ на дѣйствительной военной службѣ. Говорятъ, что онъ, зная влеченіе общества къ военному мундиру, думалъ уничтоженіемъ военныхъ чиновъ въ разныхъ вѣдомствахъ увеличить число желающихъ поступить въ военную службу. Если это правда, то онъ ошибался. Какъ бы то ни было, предложеніе Мельникова о томъ, чтобы въ вѣдомствѣ путей сообщенія состояли инженеры и въ военныхъ и въ гражданскихъ чинахъ, дало Милютину возможность довести до того, что бы всѣ военные чины въ разныхъ гражданскихъ вѣдомствахъ были уничтожены. На предложеніе Мельникова Милютинъ замѣтилъ, что если можно допустить, чтобы нѣкоторые изъ инженеровъ путей сообщенія имѣли гражданскіе чины, то можно всѣхъ окончившихъ курсъ въ Институтѣ выпускать гражданскими, а не военными чинами, тѣмъ болѣе что при преобразованіи этого заведенія въ открытое окончившіе въ немъ курсъ не будутъ имѣть никакого понятія о разныхъ обязанностяхъ, сопряженныхъ съ военнымъ званіемъ. Вслѣдствіе этого въ 1864 г. было Высочайше утверждено новое положеніе объ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія, по которому кончившіе въ немъ курсъ наукъ награждаются, при поступленіи на государственную службу, гражданскими чинами. Это гражданское устройство было примѣнено и къ институтамъ горныхъ и межевыхъ инженеровъ и лѣсному.

Впослѣдствіи обращено было вниманіе на неудобство имѣть въ одномъ вѣдомствѣ лицъ, занимающихъ одинаковыя должности, однихъ въ военныхъ, а другихъ въ гражданскихъ чинахъ, и потому Высочайше повелѣно было всѣхъ инженеровъ путей сообщенія, а равно горныхъ и межевыхъ и офицеровъ телеграфнаго и лѣсного вѣдомствъ, переименовать въ гражданскіе чины, причемъ наблюсти, чтобы при этомъ наименованіи окончившіе курсъ въ высшихъ спеціальныхъ заведеніяхъ были сравнены въ чинахъ съ своими сверстниками, окончившими курсъ въ высшихъ общеобразовательныхъ заведеніяхъ и служившими по гражданской части, а всѣ прочіе съ ихъ сверстниками, не окончившими курса.

Для начертанія подробныхъ правилъ о переименованіи была составлена комиссія изъ представителей тѣхъ гражданскихъ вѣдомствъ, въ которыхъ состояли военные чины, а именно: путей сообщенія, горнаго, межевого, лѣсного и телеграфнаго. Въ эту комиссію я былъ назначенъ представителемъ отъ министерства путей сообщенія.

Кстати здѣсь же скажу, что въ 1865 г. главное управленіе путей сообщенія и публичныхъ зданій было переименовано въ министерство путей сообщенія. Это произошло по слѣдующему поводу. Главноначальствую-

щимъ надъ почтовымъ департаментомъ былъ въ это время Иванъ Матвѣевичъ Толстой (впослѣдствіи графъ), большой любимецъ Государя. Хотя эта должность, равно какъ и должность главноуправляющаго путями сообщенія, была уравнена съ должностями министровъ, но Толстому хотѣлось носить названіе министра. Для этого въ поѣздку Государя весною 1865 года за границу было обращено его вниманіе на то, что въ нѣкоторыхъ иностранныхъ государствахъ телеграфы состоятъ въ одномъ управленіи съ почтами. Государь повелѣлъ телеграфную часть Россіи передать изъ вѣдомства путей сообщенія въ почтовое, безъ обсужденія этого предмета въ Государственномъ Совѣтѣ, въ которомъ по существующимъ законамъ обыкновенно предварительно разсматриваются подобныя распоряженія. При этомъ главноначальствующаго надъ почтовымъ департаментомъ, по причинѣ уъеличенія круга его дѣйствій, Высочайше повелѣно переименовать въ министры почтъ и телеграфовъ. Въ томъ же повелѣніи главноуправляющій путями сообщенія и публичными зданіями переименованъ въ министры путей сообщенія, безъ объясненія повода къ этому переименованію.

Высочайшее повелѣніе было изложено такъ, что казалось, что къ послѣднему переименованію поводомъ было уменьшеніе круга занятій главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями: въ то же время и эти зданія были переданы въ вѣдѣніе министерства внутреннихъ дѣлъ. На самомъ же дѣлѣ означенное переименованіе воспослѣдовало, какъ поблажка Мельникову, у котораго взята была телеграфная часть противъ его желанія.

На мѣсто умершаго въ 1867 году Толстого, министромъ почтъ и телеграфовъ поступилъ генералъ-адъютантъ Александръ Егоровичъ Тимашевъ, по назначеніи котораго въ 1868 году министромъ внутреннихъ дѣлъ, къ этому министерству присоединены вѣдомства почтовое и телеграфное и самое названіе министерства почтъ и телеграфовъ упразднено.

Пробывъ дня три у брата Николая, я выѣхалъ изъ Кременца въ тарантасѣ съ нанятымъ, для сопровожденія меня до Новочеркасска, отставнымъ гусаромъ. Пообѣдавъ въ Житомірѣ въ порядочной гостиницѣ, содержимой французомъ, я заѣзжалъ въ этомъ городѣ на полчаса къ двоюродному моему дядѣ Петру Ивановичу Колесову, котораго не видалъ съ 1847 года. Онъ, овдовѣвъ и оставивъ службу, купилъ небольшой домъ въ Житомірѣ, въ которомъ жилъ съ дочерьми своими. Тарантасъ мой часто ломался, для починки его я долженъ былъ остановиться въ Кіевѣ; былъ въ Лаврѣ, у Зуевыхъ и у начальника округа путей сообщенія Сергѣя Сергѣевича Бобрищева-Пушкина, собиравшагося ѣхать навстрѣчу П. П. Мельникову, который долженъ былъ прибыть въ этотъ день въ Кіевъ.

По возвращеніи моемъ въ гостиницу, пошелъ такой проливной дождь, что улица (Крещатикъ), на которой я остановился, превратилась въ быструю рѣку и нельзя было ѣхать до стока воды съ улицы. Никогда ничего

подобнаго я не видывалъ. Цѣпной мостъ черезъ Днѣпръ исправлялся; я долженъ былъ проѣхать по наплавному мосту. У цѣпного моста я встрѣтился съ въѣзжавшимъ въ Кіевъ П. П. Мельниковымъ, которому объяснилъ, что ѣду въ Новочеркасскъ.

Погода была превосходная и я съ удовольствіемъ ѣхалъ черезъ Малороссійскія села и поля до Екатеринослава, гдѣ снова остановленъ былъ необходимостью починить мой тарантасъ. Въ Екатеринославѣ я провелъ вечеръ у стараго моего знакомаго Щербакова, бывшаго прежде повѣреннымъ содержателей питейныхъ сборовъ, а въ 1865 году управляющимъ акцизами Екатеринославской губерніи. Онъ очень жаловался на Петербургскія распоряженія по его управленію. Выйдя въ отставку, онъ вскорѣ умеръ.

При въѣздѣ въ Новочеркасскъ, меня встрѣтилъ казакъ верхомъ, который указалъ приготовленное мнѣ въ гостиницѣ хорошее помѣщеніе, гдѣ я нашелъ присланнаго изъ Петербурга человѣка съ моимъ военнымъ платьемъ. Въ тотъ же день я представлялся генералъ-адъютанту Павлу Христофоровичу Граббе, который жилъ въ помѣстительномъ, вновь отстроенномъ для наказного атамана домѣ.

Онъ не преминулъ при встрѣчѣ со мною пожаловаться на присланнаго будто бы мною къ работамъ Новочеркасскаго водопровода инженеръ-поручика Зальмана. Послѣ смерти въ Англіи члена комитета по устройству Новочеркасскаго водопровода Черкаева, Зальманъ, по ходатайству члена главнаго управленія иррегулярныхъ войскъ генералъ-лейтенанта Чеботарева, былъ назначенъ производителемъ работъ на мѣсто инженера Бѣлелюбскаго (отца), который поступилъ на мѣсто Черкаева. Бѣлелюбскому, въ виду скораго окончанія работъ, не хотѣлось передавать ихъ производства Зальману, который со своей стороны не хотѣлъ быть только номинальнымъ производителемъ работъ. Изъ этого вышли между ними пререканія.

Граббе, которому Зальманъ очень не понравился, принялъ сторону Бѣлелюбскаго и дѣло было поведено такъ, что Зальманъ еще до моего пріѣзда долженъ былъ оставить Новочеркасскъ. Онъ поѣхалъ въ Одессу, надѣясь тамъ получить мѣсто на жел. дорогѣ, устраиваемой барономъ Унгернъ-Штернбергомъ, и встрѣтить меня, о чемъ писалъ ко мнѣ въ Карлсбадъ, но я его письма не получилъ и мое намѣреніе ѣхать изъ Карлсбада въ Новочеркасскъ черезъ Одессу перемѣнилъ, узнавъ, что плаваніе по Дунаю и по Черному и Азовскому морямъ потребовало бы слишкомъ много времени.

Въ проведенные мною дней десять въ Новочеркасскѣ я почти каждый день обѣдалъ у Граббе, у котораго собрались въ это время нѣсколько членовъ его семейства. Онъ совсѣмъ не занимался служебными дѣлами, ѣздилъ каждое утро верхомъ и очень радъ былъ имѣть во мнѣ собесѣдника за обѣдомъ и послѣ обѣда. Его бездѣйствіе сдѣлалось извѣстнымъ въ Петербургѣ, а потому къ нему назначили помощникомъ свиты Его Вели-

чества генералъ-маіора Потапова, вскорѣ замѣнившаго его въ должности наказного атамана.

Въ Новочеркасскѣ я нашелъ комиссію, присланную военнымъ министерствомъ для исполненія разныхъ порученій въ этомъ городѣ и между прочимъ для освидѣтельствованія чугунныхъ трубъ, поставленныхъ изъ Англіи для водопровода. Однимъ изъ членовъ этой комиссіи былъ состоявшій тогда при генералъ-адъютантѣ Тотлебенѣ военный инженеръ-полковникъ Михаилъ Михеевичъ Фроловъ, служившій прежде въ главномъ обществѣ жел. дорогъ, а впослѣдствіи состоявшій въ чинѣ генералъ-маіора начальникомъ инженеровъ Финляндскаго военнаго округа.

Однажды, сидя за обѣдомъ у Граббе, онъ бранилъ П. П. Мельникова, котораго укорялъ въ злоупотребленіяхъ. Я очень живо и рѣзко возражалъ ему и заставилъ его замолчать, что очень понравилось П. Х. Граббе и всей его семьѣ, которые очень любили Мельникова. Въ послѣобѣденныхъ разговорахъ Граббе любилъ вспоминать о Кавказѣ и о моемъ туда при немъ пріѣздѣ. На его вопросъ, чѣмъ я былъ награжденъ за исполненное мною на Кавказѣ порученіе, я отвѣчалъ ему, что награда эта ограничилась Высочайшимъ благоволеніемъ и что вообще за исполненіе мною выходящихъ изъ общаго уровня дѣлъ я не получалъ другихъ наградъ, кромѣ благоволеній. Такъ было, между прочимъ, при открытіи устроенныхъ мною водоснабженій въ Москвѣ и Нижнемъ-Новгородѣ. Граббе мнѣ сказалъ на это, что онъ почтетъ своею обязанностью, чтобы при открытіи Новочеркасскаго водопровода я получилъ дѣйствительную награду.

Водопроводъ былъ открытъ въ декабрѣ 1865 года, и я ни награды, ни даже благоволенія не получилъ. Полагаю, что этому причиною было нерасположеніе ко мнѣ П. П. Мельникова, который, будучи друженъ съ Граббе, поставилъ его ко мнѣ въ такое положеніе, что послѣдній, поселясь, по увольненіи отъ должности наказного атамана, въ Петербургѣ, ни разу не видался со мною, несмотря на то, что въ послѣдній его проѣздъ изъ Новочеркасска въ Петербургъ я посѣщалъ его въ Москвѣ, гдѣ онъ останавливался на нѣсколько дней. О моемъ участіи въ устройствѣ Новочеркасскаго водоснабженія позабыли внести въ мой формулярный списокъ.

Главною цѣлію моего пріѣзда въ Новочеркасскъ былъ осмотръ приходившихъ къ окончанію работъ по водоснабженію этого города. Сверхъ подробнаго осмотра всѣхъ частей этого сооруженія, я испробовалъ гидравлическимъ прессомъ нѣсколько верстъ уложенныхъ въ незасыпанную еще канаву чугунныхъ трубъ, которыя, равно какъ и ихъ швы, выдержали пробу превосходно. Водоподъемныя паровыя машины, привезенныя съ завода Джемсъ-Уатъ и К° изъ Сого, близъ Бирмингама, въ это время устанавливались, и я нашелъ ихъ прочно изготовленными. Я воспользовался пребываніемъ моимъ въ Новочеркасскѣ для осмотра Грушевскихъ антрацитныхъ копей, на которыя ѣздилъ по Грушевской жел. дорогѣ. Копи найдены были мною почти въ томъ же несчастномъ положеніи, какъ и въ 1863 году, за исключеніемъ значительныхъ приготовительныхъ работъ,

предпринятыхъ для устройства каменноугольныхъ шахтъ русскимъ обществомъ пароходства и торговли.

По дорогѣ изъ Новочеркасска въ Воронежъ моимъ напиткомъ были арбузы, которые я ѣлъ ложкою. Въ Воронежѣ я заѣзжалъ въ соборъ, который содержался тогда нечисто, гдѣ почиваютъ мощи св. Митрофанія, и въ одну лавку гостиннаго двора, чтобы купить матерію на платье для подарка, привезеннаго будто бы изъ за границы, моей нянюшкѣ, жившей въ имѣніи моей сестры с. Колодезскомъ, близъ Задонска. Хозяинъ лавки, котораго я просилъ размѣнять мнѣ кредитный билетъ на серебряную монету, для раздачи на водку почтовымъ ямщикамъ, узнавъ отъ сопровождавшаго меня слуги мою фамилію, сказалъ, что онъ зналъ моего брата Николая, когда онъ былъ начальникомъ штаба 4 пѣхотнаго корпуса, и что лучшаго барина онъ въ свою жизнь не встрѣчалъ, но что жена моего брата ужаснѣйшая женщина, про которую можетъ разсказать бездну курьезныхъ анекдотовъ. Я поспѣшилъ выбѣжать изъ лавки.

Въ Задонскѣ я заѣзжалъ въ монастырь, гдѣ лежатъ мощи св. Тихона, былъ у архимандрита монастыря Дмитрія, съ которымъ познакомился при закладкѣ жел. дороги въ Троицкую Лавру, и у тетки моей княжны Татьяны Андреевны Волконской. Изъ Задонска заѣзжалъ въ имѣніе сестры моей с. Колодезское, изъ котораго по трудной, вслѣдствіе выпавшихъ дождей, дорогѣ прибылъ черезъ Липецкъ въ Козловъ въ полночь.

При въѣздѣ въ Козловъ я былъ встрѣченъ присланнымъ отъ строителей Рязанско-Козловской жел. дороги человѣкомъ, который указалъ мнѣ домъ, гдѣ остановился учредитель этой дороги П. Г. фонъ-Дервизъ. Онъ ожидалъ меня вмѣстѣ съ инспекторомъ дороги Д. П. Зуевымъ, ея главнымъ строителемъ К. Ѳ. фонъ Меккъ и помощниками послѣдняго. На другой день рано утромъ мы всѣ выѣхали по направленію вновь устраиваемой дороги. Дервизъ просилъ меня сѣсть въ его прекрасную коляску, но я отказался и сѣлъ въ свой тарантасъ съ Д. П. Зуевымъ. Отъѣхалъ верстъ семь, колесо моего тарантаса соскочило, и я поневолѣ долженъ былъ сѣсть въ коляску Дервиза. Мы останавливались для обѣдовъ и ночлеговъ въ Ряжскѣ и разныхъ селеніяхъ; въ послѣднихъ инженеры жили въ простыхъ избахъ и ѣда наша состояла изъ холоднаго кушанья. Подобная жизнь нашихъ инженеровъ мнѣ очень нравилась въ сравненіи съ роскошною жизнью французскихъ инженеровъ главнаго общества. Желательно было бы только болѣе порядка и чистоты, которыми отличались помѣщенія англійскихъ инженеровъ на Динабурго-Витебской жел. дорогѣ.

Я весьма подробно осматривалъ работы, производившіяся по Рязанско-Козловской жел. дорогѣ, для чего выходилъ изъ коляски при каждомъ искусственномъ сооруженіи. Видя, что работы производятся тщательно, я приказалъ кучеру не останавливаться подлѣ одной строившейся незначительной трубы. Проѣхавъ мимо нея, я замѣтилъ сидѣвшему со мною въ коляскѣ Дервизу, что эту трубу кладутъ на извести безъ цемента. Несмотря на то, что мы довольно далеко отъѣхали, онъ упросилъ меня воротиться для

осмотра работъ по трубѣ. Оказалось, что я ошибся: работа производилась на чистомъ цементѣ.

Во время этого путешествія Дервизъ, крѣпко не любившій П. П. Мельникова, разсказалъ мнѣ, что послѣдній говорилъ въ присутствіи весьма многихъ лицъ о неудовольствіи Государя на меня за какія-то интриги противъ Мельникова, который будто бы съ трудомъ уговорилъ Государя оставить меня на службѣ (разсказъ этотъ мнѣ подтвердилъ служившій на этой дорогѣ инженеръ Н. Е. Ададуровъ), и о поступкѣ Мельникова съ бывшимъ инспекторомъ Московско-Рязанской жел. дороги инженеромъ Потемкинымъ, вышедшимъ вслѣдствіе этого поступка Мельникова въ отставку и вступившимъ на службу дороги, строимой Дервизомъ.

Возвратясь въ Петербургъ, я узналъ, что на другой день назначенъ выѣздъ Государя изъ Царскаго Села въ Варшаву, для чего поѣздъ жел. дороги отправлялся изъ Петербурга въ 7 часовъ утра. Проснувшись поздно, я одѣлся на скорую руку и встрѣтилъ Государя на Царскосельской станціи, причемъ былъ въ пальто. Когда меня, по приказанію Государя, позвали къ завтраку, я снялъ пальто и пошелъ въ столовый вагонъ, гдѣ уже всѣ сидѣли за завтракомъ, а мнѣ было оставлено мѣсто противъ Государя. Не успѣлъ я сѣсть, какъ Мельниковъ и шефъ жандармовъ князь Василій Андреевичъ Долгоруковъ, смотря на меня, положили руки на свои плечи. Я полагалъ, что у меня отвязался погонъ на вицъ-мундирѣ; оказалось, что мой камердинеръ подалъ мнѣ его безъ погоновъ, которые были сняты на время моего заграничнаго путешествія. Погоны я надѣлъ уже послѣ завтрака.

По дорогѣ Государь заѣзжалъ въ города для осмотра войскъ и учебныхъ заведеній. Я оставался въ это время на желѣзнодорожныхъ станціяхъ. Я постоянно былъ приглашаемъ къ обѣду Государя съ объявленіемъ о формѣ, въ которой будутъ обѣдать. Но когда я пріѣзжалъ къ обѣду, оказывалось, что форма перемѣнена, и мнѣ надо было посылать за другою формою на станціи, которыя часто бывали въ нѣсколькихъ верстахъ отъ города и съ которыми не имѣлось правильнаго сообщенія. Въ Ригѣ Государь, при пріемѣ мѣстныхъ Рижанъ, говорилъ по русски, а не по нѣмецки, что очень ихъ озадачило, такъ что повсюду были слышны ихъ замѣчанія, что Императоръ говорилъ съ ними по русски. При отъѣздѣ Государя изъ Риги, когда онъ садился въ вагонъ, это не помѣшало имъ кричать: Lebe hoch!

Въ Варшавѣ Государь былъ въ первый разъ послѣ возмущенія. Дома были разукрашены коврами, а по вечерамъ великолѣпно иллюминованы, толпа гуляющихъ по улицамъ была огромна: ничто не напоминало о недавнихъ грустныхъ происшествіяхъ.

Въ концѣ Августа жена моя переѣхала изъ Павловска на нашу городскую квартиру на Итальянской улицѣ, сестра съ дочерью наняли снова квартиру на Караванной, а жившій съ нами дядя А. Г. Замятнинъ переѣхалъ къ своему сыну, нанимавшему квартиру на Мойкѣ близъ Конюшеннаго моста. Жизнь наша была во всемъ похожа на жизнь прежнихъ зимъ, кромѣ того, что пріятельница моей жены М. Ф. Смитъ, бывшая въ это время гувер-

нанткою въ домѣ Софіи Гавриловны Голенищевой, часто бывала у насъ, равно какъ и ея три племянницы Викторія, Марія и Алиса Генриховны Нейтъ, изъ коихъ послѣдняя вскорѣ вышла замужъ за полковника Менценкампфа. Она и Викторія были впослѣдствіи классными дамами въ Маріинскомъ Институтѣ, а Марія больная имѣла комнату въ домѣ призрѣнія бѣдныхъ Императрицы Александры Ѳеодоровны.

Мы были абонированы во французскомъ театрѣ съ самаго пріѣзда въ Петербургъ, имѣя ложу въ бенуарѣ, такъ какъ жена моя не могла ходить по лѣстницамъ. Она очень любила французскіе спектакли, но по нездоровью должна была въ слѣдующія зимы отказаться отъ этого удовольствія. Почти каждую субботу я бывалъ въ помѣщавшемся на Фонтанкѣ, въ домѣ Эйхеля, англійскомъ клубѣ, гдѣ за обѣдомъ выбралъ себѣ постоянное мѣсто въ такъ называемомъ «военномъ углу», въ которомъ садились П. К. Меньковъ и графъ Г. А. Строгановъ. «Военный уголъ» сохранился и въ новомъ помѣщеніи англійскаго клуба, въ домѣ Бенардаки на Невскомъ проспектѣ. Въ прежнемъ помѣщеніи клуба не было комнаты для разговоровъ. Для этого тѣснились въ галлереѣ, устроенной для входа въ столовую залу, въ которой еще болѣе было тѣсноты передъ обѣдомъ, такъ какъ дверь въ столовую залу отворялась въ минуту, назначенную для начала обѣда; этотъ нелѣпый обычай наконецъ оставленъ. Въ новомъ помѣщеніи клуба небольшая комната для разговора была почти постоянно пуста. Почти всѣ члены клуба болѣе или менѣе высокіе чиновники, каждый боится высказываться въ опасеніи, какъ на это посмотрятъ свыше. Въ клубахъ всего болѣе выражается разница между обществами Московскимъ, словоохотливымъ и смѣлымъ, и Петербургскимъ, молчаливымъ и боязливымъ.

Служебныя мои обязанности въ продолженіе этой зимы состояли въ наблюденіи за дѣйствіями инспекторовъ частныхъ жел. дорогъ, въ веденіи текущей переписки по главной инспекціи этихъ дорогъ, въ занятіяхъ по комиссіи, составлявшей законоположенія объ эксплоатаціи жел. дорогъ, которой я былъ предсѣдателемъ, и по другимъ комиссіямъ, въ которыхъ я былъ членомъ.

Осенью 1865 года велись переговоры съ барономъ Самуиломъ Мартономъ Пито объ устройствѣ жел. дороги отъ Витебска до Орла, въ которыхъ я не принималъ никакого участія. 17-го декабря 1865 г. была Высочайше утверждена концессія на эту дорогу въ одинъ путь. По концессіи правительство гарантировало обществу, которое Пито долженъ былъ образовать, по $5\frac{1}{2}\%$ на 6.582.500 ф. стерл. или 41.140.625 мет. руб., что составляло почти 85.000 р. на версту. Несмотря на эту чрезвычайно высокую стоимость дороги и правительственную гарантію всего общественнаго капитала, мнѣніе о русскихъ финансахъ и жел. дорогахъ было до того невыгодно за границею, что Пито не могъ собрать нужнаго капитала и отказался отъ постройки дороги. Это теперь забыто: всѣ полагаютъ, что всегда было достаточно гарантировать сумму, требующуюся на постройку дороги, чтобы явились капиталы для образованія общества.

Засимъ къ 1 января 1866 г. было уступлено частнымъ обществамъ 3.178 вер. жел. дорогъ, изъ которыхъ на 2.229 было открыто движеніе, на 441 производились работы, именно, на линіяхъ Рязанско-Козловской и Динабурго-Витебской, и на 488 работы были не начаты.

Съ Высочайшаго разрѣшенія было выдано графу Э. Т. Баранову, князю Л. Кочубею, графу Г. А. Строганову и генералъ-маіору К. И. Марченко 18-го февраля 1866 г. министромъ финансовъ удостовѣреніе въ томъ, что, по объявленіи ими въ теченіе 3 мѣсяцевъ финансовыхъ дѣятелей предпріятія и составленіи окончательныхъ условій, будетъ заключенъ съ ними договоръ правительствомъ на уступку Курско-Таганрогской линіи по 84.037 р. мет. съ версты, гарантированныхъ правительствомъ 5% чистаго годового дохода. По неуспѣшности пріисканія капиталовъ, согласно съ просьбами учредителей даны имъ съ Высочайшаго разрѣшенія 3 отсрочки по 5 сентября 1866 года, по 1 января 1867 года и по 31 января 1867 года, но и затѣмъ предпріятіе не имѣло успѣха, и данное учредителямъ удостовѣреніе потеряло свою силу.

Въ концѣ зимы 1866 года Виртембергская королева Ольга Николаевна и принцесса Марія Баденская пріѣхали въ Петербургъ. За ними посланъ былъ въ Вержболово Императорскій поѣздъ, въ которомъ, кромѣ меня, инспектора дороги полковника Граве, директора В. А. Данненштерна и другихъ служащихъ на дорогѣ, ѣхали, для состоянія при Королевѣ во время ея пребыванія въ Россіи, графъ Михаилъ Иринеевичъ Хрептовичъ, впослѣдствіи оберъ-гофмейстеръ Высочайшаго двора, и возвращавшійся къ своему посту бывшій посолъ при Императорѣ французовъ баронъ Андрей Ѳеодоровичъ Будбергъ, впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта.

Послѣ обѣда, бывшаго въ столовомъ вагонѣ на Ковенской станціи, я сказалъ, что намъ предстоитъ еще переѣхать границу двухъ королевствъ.

Хрептовичъ утверждалъ, что мы уже переѣхали границу Польскаго королевства въ Ландваровѣ, первой станціи отъ Вильны, и затѣмъ остается только одна граница Прусскаго королевства. Сидѣвшій за столомъ начальникъ движенія С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги Алкье замѣтилъ, что на главной линіи этой дороги имѣется участокъ, пролегающій по Царству Польскому, а что на ея вѣтви до прусской границы вся дорога проходитъ по Имперіи. Хрептовичъ же продолжалъ увѣрять, что Ковно въ Царствѣ Польскомъ, что границу Царства мы переѣхали въ Ландваровѣ и что ему это не можетъ быть неизвѣстно, какъ владѣльцу значительныхъ имѣній въ здѣшнемъ краѣ и какъ бывшему русскому послу въ Великобританіи, съ которою ему поручено было связать дружественныя сношенія послѣ Крымской войны. Я отвѣчалъ, что, не имѣя съ собою географической карты, не могу ему иначе доказать неправильность указываемой имъ границы, какъ спросомъ у Данненштерна и Граве, которые, конечно, подтвердили сказанное мною. Хрептовичъ настаивалъ на своемъ и заподозрилъ двухъ, выставленныхъ мною лицъ, въ желаніи не противорѣчить мнѣ, ихъ начальнику. Тогда я обратился къ барону Будбергу, который подтвердилъ

сказанное мною, что р. Нѣманъ, черезъ которую мы еще не проѣзжали, составляетъ границу между Имперіею и Царствомъ. Трудно предположить, чтобы Хрептовичъ публично въ средѣ русскихъ не признавалъ р. Нѣманъ границею между Имперіею и Царствомъ, а указывалъ ее въ 17 верстахъ отъ Вильны, и потому это убѣжденіе его должно отнести къ невѣжеству.

Не менѣе занимательно невѣжество Алкье, начальника движенія С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги, которой вѣтвь отъ Вильны до Вержболова была открыта въ 1861 г., не знавшаго въ 1866 г., что часть этой вѣтви проходитъ по Польскому Царству. Нельзя не остановиться на личности этого господина, привезеннаго въ Россію Колиньономъ и К°, но оставшагося въ ней въ упомянутой должности до 1874 г. Несмотря на свое 17 лѣтнее пребываніе въ Россіи, онъ не знаетъ ни слова по русски. Едва ли есть другой примѣръ, чтобы начальникъ движенія жел. дороги не зналъ языка того государства, по которому дорога проходитъ. Неудобства, происходящія отъ этого для пассажировъ, грузоотправителей и его подчиненныхъ, не исчислимы. Между тѣмъ Алкье получалъ большое содержаніе и значительныя наградныя деньги, безъ которыхъ онъ, по своей небережливости, не могъ бы существовать. Ближайшіе его начальники были имъ недовольны, но нельзя было и подумать объ его смѣнѣ. Алкье умѣлъ услуживать значительнымъ лицамъ, давая имъ цѣлыя отдѣленія вагоновъ, тогда какъ они платили только за одно мѣсто.

Во время поѣздокъ Государя, Государыни и членовъ Императорской Фамиліи за границу, на охоту и въ Гатчино, онъ сдѣлался имъ извѣстенъ, и мнѣ не разъ случалось видѣть, что ему подавали руку въ то время, когда едва кланялись заслуженнымъ генераламъ, встрѣчавшимъ на станціонныхъ платформахъ.

Вѣроятно, черезъ министра двора графа А. В. Адлерберга Алкье сумѣлъ привязаться къ штату лицъ, сопровождающихъ Государя и Государыню за границею, причемъ получалъ значительныя суммы, хотя пользы отъ него было въ Россіи мало, а за границею никакой, по незнанію имъ нѣмецкаго языка и по невозможности вмѣшиваться въ распоряженія заграничныхъ желѣзнодорожныхъ администраторовъ.

Между тѣмъ Алкье получилъ нѣсколько русскихъ и иностранныхъ орденовъ, а въ 1874 году представилъ совѣту главнаго общества жел. дорогъ, что по причинѣ его частыхъ заграничныхъ отлучекъ съ Государемъ и Государынею онъ не можетъ болѣе исправлять должности начальника движенія по С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ. Вслѣдствіе этого заявленія, онъ, конечно согласно желанію, изъявленному министромъ двора, оставленъ состоять при совѣтѣ главнаго общества съ ежегоднымъ содержаніемъ 6.000 р. и причисленъ къ министерству путей сообщенія чиновникомъ VI класса.

4 апрѣля, послѣ обѣда, одинъ изъ моихъ слугъ объявилъ мнѣ о ходившемъ въ городѣ слухѣ, что въ Лѣтнемъ саду стрѣляли въ Государя. Не повѣривъ этому слуху, я запретилъ распространять его, а самъ немедля

поѣхалъ къ П. Н. Посьету, жившему въ Зимнемъ дворцѣ. Въ проѣздъ мой по Невскому проспекту, онъ былъ необыкновенно оживленъ. Было много ѣдущихъ и пѣшеходовъ. Площадь Зимняго дворца была наполнена экипажами. Взойдя къ Посьету, я узналъ всѣ подробности происшествія.

Государь, во время моего пріѣзда, выходилъ къ собравшимся въ залахъ дворца для принесенія ему поздравленій со спасеніемъ его жизни и тутъ же пожаловалъ крестьянина Комисарова, избавившаго его отъ руки убійцы, въ дворяне. Пріѣхавъ въ сюртукѣ, я не могъ присоединиться къ массѣ лицъ, приносившихъ Государю поздравленіе. Это покушеніе встревожило всю Россію. Со всѣхъ ея концовъ посыпались поздравленія со счастливымъ исходомъ. Въ воспоминаніе избавленія Государя построены часовни и пожертвованы суммы въ разныя благотворительныя и учебныя заведенія. Между прочимъ инженеры путей сообщенія положили собрать сумму и употребить ее на что-нибудь полезное. Я находилъ наиболѣе соотвѣтственнымъ перестроить верхній Лебяжій мостъ, близъ котораго былъ сдѣланъ выстрѣлъ, съ помѣщеніемъ на перилахъ моста надписи о случаѣ, по которому онъ перестроенъ и на какія суммы. П. П. Мельниковъ рѣшилъ, что собираемую сумму слѣдуетъ употребить на стипендію въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія. Замѣчательно, что 4 апрѣля 1866 года было въ понедѣльникъ Ѳоминой недѣли и что Цесаревичъ Николай Александровичъ скончался въ предшествовавшемъ году также въ понедѣльникъ на Ѳоминой недѣлѣ 12 апрѣля.

Покушеніе на жизнь Государя имѣло послѣдствіемъ оставленіе своихъ должностей шефомъ жандармовъ генералъ-адъютантомъ княземъ В. А. Долгорукимъ и оберъ-полиціймейстеромъ генералъ-лейтенантомъ И. В. Анненковымъ (впослѣдствіи генералъ-адъютантомъ и С.-Петербургскимъ комендантомъ). При предположеніи, что Каракозовъ былъ только орудіемъ обширнаго заговора, неизвѣстнаго шефу жандармовъ, князь В. А. Долгоруковъ призналъ себя неспособнымъ къ этой должности и отъ нея отказался; онъ былъ пожалованъ въ оберъ-камергеры Высочайшаго Двора. Его мѣсто занялъ генералъ-адъютантъ графъ Петръ Андреевичъ Шуваловъ, бывшій въ это время генералъ-губернаторомъ трехъ Прибалтійскихъ губерній.

Каракозовъ выстрѣлилъ въ Государя въ исходѣ 4-го часа дня, а оберъ-полиціймейстеръ Анненковъ въ 5 час. преспокойно шелъ по Большой Морской обѣдать въ англійскій клубъ, когда былъ встрѣченъ адъютантомъ великаго князя Николая Николаевича, графомъ В. П. Клейнмихелемъ, спѣшившимъ о случившемся донести Его Высочеству. Анненковъ отъ него узналъ о происшедшемъ. На мѣсто Анненкова назначенъ генералъ-маіоръ Ѳедоръ Ѳедоровичъ Треповъ, бывшій въ это время генералъ-полиціймейстеромъ въ Царствѣ Польскомъ. Это мѣсто казалось важнѣе мѣста петербургскаго оберъ-полиціймейстера, а потому говорили тогда, что употреблены были особыя мѣры, чтобъ уговорить Трепова принять возлагаемую на него должность. По его назначеніи, онъ постоянно не ладилъ съ бывшимъ петербургскимъ военнымъ генералъ-губернаторомъ,

княземъ А. А. Суворовымъ. Впрочемъ, мѣсто генералъ-губернатора въ Петербургѣ вскорѣ было упразднено, а Суворовъ, сверхъ званія члена Государственнаго Совѣта, назначенъ генералъ-инспекторомъ всей пѣхоты. Эта должность чисто номинальная и я, ѣдучи съ Суворовымъ изъ Москвы въ смежномъ отдѣленіи вагона, слышалъ, какъ онъ громко выражалъ свое негодованіе на то, что съ нимъ было дурно поступлено. Это не мѣшало ему остаться попрежнему отчаяннымъ царедворцемъ.

Предположеніе о томъ, что Каракозовъ былъ только орудіемъ заговорщиковъ, побудило принять рѣшительныя мѣры къ ихъ отысканію посредствомъ слѣдственной комиссіи, предсѣдателемъ которой общественное мнѣніе назначало графа М. Н. Муравьева. Дѣйствительно, Государь поручилъ ему розыски. Петербургскій англійскій клубъ, котораго большая часть членовъ враждебно относилась въ Муравьеву во время его управленія Сѣверо-западнымъ краемъ, избралъ его въ почетные члены и далъ въ честь его обѣдъ по подпискѣ, въ которой я участвовалъ. Старшина клуба Г. А. Строгановъ произнесъ рѣчь, въ которой изъяснилъ, что всѣ русскіе вполнѣ надѣются на то, что Муравьевъ своими дѣйствіями уничтожитъ всѣхъ злоумышленниковъ. Говорили и другіе и между прочимъ, сколько помню, П. А. Валуевъ, несмотря на свою непріязнь къ Муравьеву. Послѣдній благодарилъ за оказанную ему честь, обѣщался исполнить выраженныя ораторами надежды и кончилъ увѣреніемъ, что для раскрытія всѣхъ злоумышленій употребитъ всѣ свои силы, хотя бы для этого надо было положить свои кости. Ему, конечно, не приходило въ голову, что эти слова были пророческія.

Послѣ обѣда, когда Муравьевъ сидѣлъ со мною и другими членами въ галлереѣ при входѣ въ столовую залу, къ нему подошелъ издатель журнала «Современникъ», извѣстный поэтъ Некрасовъ, объ убѣжденіяхъ котораго правительство имѣло очень дурное мнѣніе. Некрасовъ сказалъ Муравьеву, что онъ написалъ къ нему посланіе въ стихахъ и просилъ позволенія его прочитать. По прочтеніи, онъ просилъ Муравьева о позволеніи напечатать это стихотвореніе. Муравьевъ отвѣчалъ, что, по его мнѣнію, напечатаніе стихотворенія было бы безполезно, но такъ какъ оно составляетъ собственность Некрасова, то послѣдній можетъ располагать имъ по своему усмотрѣнію. Эта крайне неловкая и неумѣстная выходка Некрасова очень не понравилась большей части членовъ клуба.

Во время производства слѣдствія я рѣдко видался съ Муравьевымъ и потому мало знаю объ этомъ производствѣ. Начатое съ большимъ шумомъ и крикомъ, оно почти ничего не раскрыло. Я знаю только, что въ его началѣ Муравьевъ, приписывая дурное поведеніе молодежи направленію, данному учебной части бывшимъ тогда министромъ народнаго просвѣщенія А. В. Головнинымъ, и періодическимъ изданіямъ, потребовалъ удаленія Головнина и запрещенія журнала «Современникъ». Его требованія были исполнены. Головнинъ былъ замѣненъ графомъ Дмитріемъ Андреевичемъ Толстымъ.

Государь, увольняя Головнина, сказалъ ему, что онъ находитъ необходимымъ сосредоточить завѣдываніе учебною частію въ свѣтскихъ и духовныхъ заведеніяхъ въ однѣхъ рукахъ, а потому поручаетъ министерство народнаго просвѣщенія Толстому, бывшему тогда оберъ-прокуроромъ Святѣйшаго Синода. Вообще покушеніе Каракозова отодвинуло Россію назадъ. Реакція, начавшаяся уже нѣсколько лѣтъ, усилилась. Можно было опасаться, что учрежденіе новыхъ судовъ по уставамъ 20 ноября 1864 года отложится на неопредѣленное время. Однако эти суды были введены въ 1866 году во многихъ губерніяхъ.

По окончаніи слѣдствія надъ Каракозовымъ, Муравьевъ уѣхалъ въ свою Лугскую деревню, гдѣ онъ устроилъ церковь и былъ 29 августа при ея освященіи. Вечеромъ того же дня онъ простился со своимъ семействомъ, полагая на другой день, въ который празднуютъ память св. Александра Невскаго, быть у обѣдни и вскорѣ переѣхать въ Петербургъ. На другое утро камердинеръ нашелъ его въ постели умершимъ. Муравьевъ былъ больной старикъ, и потому смерть его была вполнѣ естественна. Можетъ быть невозможность исполнить данное имъ торжественное обѣщаніе отыскать всѣ нити заговора, который онъ представлялъ въ обширныхъ размѣрахъ, а также утомленіе отъ долгаго, весьма ему вреднаго стоянія во время освященія церкви, были причиною столь внезапной смерти.

Когда я возвращался изъ Козлова въ Москву, по освидѣтельствованіи Рязанско-Козловской жел. дороги, П. Г. Дервизъ выѣхалъ ко мнѣ навстрѣчу изъ Москвы и передалъ мнѣ о смерти Муравьева, похороненнаго въ присутствіи Государя въ Александро-Невской Лаврѣ. Во время похоронъ меня не было въ Петербургѣ. Послѣ смерти Муравьева его вдова посѣщала мою жену и я бывалъ у нея, но, послѣ ея внезапной смерти въ 1871 году отъ апоплексическаго удара, наше знакомство съ ея сыномъ Леонидомъ и дочерью Софіею Шереметевою прекратилось.

6 апрѣля Государь и большая часть Императорской фамиліи переѣхали на жительство въ Царское Село. Старое пассажирское зданіе въ Петербургѣ было окружено толпою народа, старавшагося, послѣ покушенія на жизнь Государя, выказать ему свою преданность.

Царская комната была наполнена высокими растеніями, застилавшими оконный свѣтъ. Государя сопровождали: Государыня, королева Виртембергская, великіе князья и многочисленная свита. Я, встрѣтивъ Государя, отошелъ въ уголъ у двери, ведущей на станціонную платформу. Государь говорилъ съ королевой въ противоположномъ углу, но я замѣтилъ, что онъ постоянно смотритъ на меня. По прошествіи нѣсколькихъ минутъ, онъ, продолжая смотрѣть на меня, прошелъ мѣрными шагами до середины комнаты, гдѣ, оставивъ королеву, быстро подошелъ ко мнѣ и спросилъ, какая надѣта на мнѣ серебряная медаль. Я отвѣчалъ:

— За походъ въ Венгрію.

Тогда произошелъ слѣдующій разговоръ:

— На какой лентѣ она носится?

— На соединенныхъ Андреевской и Владимірской.

— На какихъ лентахъ навязана твоя медаль?

— Я не могу видѣть этого, но полагаю, что моя медаль виситъ на означенныхъ двухъ лентахъ.

— Подобнаго сочетанія лентъ, какъ у тебя на медали, не существуетъ.

Затѣмъ, подозвавъ великаго князя Константина Николаевича, спросилъ его, знаетъ ли онъ меня. На утвердительный отвѣтъ, Государь поручилъ великому князю показать надѣтую на его груди Венгерскую медаль и на какихъ лентахъ должна она носиться.

Оказалось, что моя медаль висѣла на Андреевской и Анненской лентахъ. Орденскія ленты на пряжку, на которой висѣли мои медали, постоянно навязывали въ магазинѣ офицерскихъ вещей Скосырева, съ платою за каждый разъ по 2 руб. Я немедля поѣхалъ въ этотъ магазинъ и съ упрекомъ разсказалъ о сдѣланномъ Государемъ замѣчаніи. Скосыревъ утверждалъ, что ленточки на пряжку были навязаны не въ его магазинѣ и что я могу подробнымъ осмотромъ убѣдиться, что въ послѣднемъ нѣтъ ни одного аршина ленты, навязанной на мою Венгерскую медаль. Существованіе ея я могъ себѣ объяснить только слѣдующимъ образомъ.

При отъѣздѣ моемъ за границу И. Н. Колесовъ, замѣтивъ, что я не беру съ собою орденскихъ ленточекъ и находя ношеніе ихъ за границею необходимымъ, положилъ въ мой чемоданъ кусокъ соединенной ленточки Андреевскаго и Анненскаго орденовъ, который мною не былъ употребляемъ и привезенъ обратно. Мой камердинеръ, находя выгоднымъ брать два рубля за навязку новенькихъ ленточекъ на пряжку, самъ занимался этою работою, а видя, что соединенная Андреевская и Анненская ленточка лежатъ давно безъ употребленія, навязалъ ее во избѣжаніе покупки новой. Разница между узенькими ленточками Анненскою и Владимірскою такъ незначительна, что, конечно, никогда бы ее я не замѣтилъ. Тѣмъ удивительнѣе, что Государь, стоя далеко отъ меня въ темной, переполненной посѣтителями комнатѣ, на моей груди, на которой было много медалей, могъ замѣтить на одной изъ нихъ неправильно навязанную ленточку.

Съ этого дня, при отъѣздахъ Государя со станцій Царскосельской жел. дороги, начали появляться какія то лица, обращавшія своими манерами на себя вниманіе. Мнѣ сказали, что это приставленные III отдѣленіемъ канцеляріи Государя тѣлохранители на время пребыванія Государя на станціяхъ. Эти господа должны были быть никѣмъ не замѣчаемы, а ихъ узнали на другой день по ихъ назначеніи. Вскорѣ графъ П. А. Шуваловъ назначилъ жандармскихъ офицера и нижнихъ чиновъ на Царскосельскую и Петергофскую жел. дороги, на которыхъ ихъ прежде не было, и не только не подчинилъ ихъ инспекціи жел. дорогъ, на которой, по Своду Законовъ, лежало полицейское наблюденіе на жел. дорогахъ и ихъ принадлежностяхъ, но даже не увѣдомилъ объ ихъ назначеніи министра путей сообщенія. Ясно, что онъ уже тогда рѣшился всѣ жандармскія

полицейскія управленія при жел. дорогахъ вывести изъ подчиненія инспекціямъ жел. дорогъ.

Послѣ покушенія 4-го апрѣля возобновлялись слухи о предпринимаемыхъ новыхъ покушеніяхъ на жизнь Государя. Извѣстно, что у страха глаза велики. Однажды дошло до свѣдѣнія жандармскаго начальства, что въ проѣздъ Государя изъ Царскаго Села въ Петербургъ будетъ вынутъ рельсъ на дорогѣ, чтобы произвести крушеніе поѣзда. Мнѣ дали знать объ этомъ въ Павловскъ и я поспѣшилъ передъ самымъ проѣздомъ Государя проѣхать по дорогѣ до Петербурга и обратно до Царскаго Села. Государь вскорѣ долженъ былъ пріѣхать на станцію. По пріѣздѣ онъ спросилъ, по какому поводу я нахожусь на станціи. Я, конечно, не объяснилъ настоящаго повода, а сказалъ, что нахожусь по обязанности главнаго инспектора жел. дорогъ и въ томъ числѣ Царскосельской. Государь на это замѣтилъ, что онъ прежде никогда не видалъ меня при его поѣздкахъ по этой дорогѣ. Я доѣхалъ въ Государевомъ поѣздѣ до Петербурга благополучно, и нѣтъ сомнѣнія, что слухъ о предполагаемомъ снятіи рельса съ дороги былъ чьею-либо выдумкою. Впрочемъ, можетъ быть, что Шуваловъ и его подчиненные, желая выказать свою бдительность, пугали Государя подобными слухами.

22 апрѣля 1866 года былъ Высочайше утвержденъ уставъ русскаго техническаго общества. Одинъ изъ учредителей этого общества, Евгеній Николаевичъ Андреевъ, состоящій при министерствѣ финансовъ и профессоромъ лѣсного института, долго меня упрашивалъ согласиться на избраніе меня въ предсѣдатели общества, объ образованіи котораго я до этого времени ничего не зналъ. Я отказывался, но наконецъ, не имѣя никого въ виду на означеннсе мѣсто, согласился быть избираемымъ въ помощники предсѣдателя съ тѣмъ, чтобы выборъ предсѣдателя былъ отложенъ до осени. Въ почетные предсѣдатели всего удобнѣе было бы просить великихъ князей Алексѣя Александровича и Константина Николаевича, но по молодости перваго и тогдашней непопулярности послѣдняго, котораго управленіе Польшею не нравилось многимъ русскимъ, учредители не рѣшались просить ихъ на это мѣсто.

Впослѣдствіи Константинъ Николаевичъ высказалъ свое неудовольствіе на то, что ему не предложили означеннаго мѣста и что выбранный обществомъ герцогъ Николай Максимиліановичъ Лейхтенбергскій, по своимъ свойствамъ, не будетъ полезенъ. Позже Константинъ Николаевичъ принялъ на себя званіе покровителя IV отдѣла, именно, судостроенія, механики, артиллеріи и оружейнаго производства. Въ началѣ учредители общества хлопотали о томъ, чтобы званіе почетнаго предсѣдателя принялъ на себя Наслѣдникъ Александръ Александровичъ, но безуспѣшно. Съ просьбою же о принятіи званія предсѣдателя они обращались къ разнымъ высокопоставленнымъ лицамъ, и между прочими въ особенности къ члену Государственнаго Совѣта Владиміру Павловичу Титову, котораго и я приглашалъ вмѣстѣ съ учредителями, но онъ отказался по неимѣнію техническихъ свѣ-

дѣній. Лица, къ которымъ учредители обращались съ просьбою принять должность предсѣдателя общества, впослѣдствіи были избраны почетными членами, въ бытность мою предсѣдателемъ общества. Я старался, чтобы званіе почетнаго члена было даваемо какъ можно рѣже и только лицамъ, могущимъ принести дѣйствительную пользу обществу.

Герцогъ Николай Лейхтенбергскій, имѣвшій во дворцѣ своей матери химическую лабораторію, въ которой самъ работалъ, согласился принять званіе почетнаго предсѣдателя общества. Въ продолженіе четырехъ лѣтъ я, по званію предсѣдателя общества, имѣлъ постоянныя съ нимъ сношенія и нахожу его человѣкомъ весьма посредственнымъ. Впослѣдствіи онъ женился на Акинфьевой, хотя она не была разведена съ первымъ мужемъ. Эти поступки поставили его въ дурныя отношенія къ Государю, такъ что онъ своимъ высокимъ положеніемъ не могъ быть полезенъ обществу въ отношеніяхъ послѣдняго къ правительству. По скупости же своей онъ и самъ не помогалъ обществу, весьма нуждавшемуся въ денежныхъ средствахъ.

Общество учредило стипендіи для дальнѣйшаго образованія окончившихъ курсъ въ Технологическомъ институтѣ на заводахъ и фабрикахъ. Герцогъ Лейхтенбергскій пожертвовалъ одну стипендію въ 250 р., которые были получены не безъ затрудненій. Весною въ 1871 году онъ, встрѣтивъ меня, заявилъ, что ему очень желательно переговорить со мною по дѣлу и очень сожалѣетъ, что онъ не находитъ времени для этого вслѣдствіе многочисленныхъ моихъ занятій по управленію министерствомъ путей сообщенія. Я тогда отказался уже отъ должности предсѣдателя техническаго общества, но полагалъ, что дѣло касается этого общества, въ совѣтъ котораго я былъ избранъ почетнымъ членомъ, а потому заѣхалъ къ нему черезъ нѣсколько дней. Оказалось, что онъ желалъ видѣться со мною, чтобы просить дать концессію на Ландварово-Роменскую жел. дорогу коммерціи совѣтнику Абраму Моисеевичу Варшавскому. Я отвѣчалъ, что я готовъ, не имѣя ничего противъ Варшавскаго, дать ему концессію, если условія, которыя онъ предложитъ, будутъ выгоднѣе условій, предлагаемыхъ другими предпринимателями. Герцогъ увѣрялъ меня, что выборъ концессіонера на дорогу вполнѣ зависитъ отъ меня и потому я во всякомъ случаѣ могу устроить такъ, чтобы Варшавскій получилъ означенную концессію. Я не могъ разубѣдить его въ этомъ. Потомъ, объяснивъ мнѣ, что онъ ввѣрилъ Варшавскому значительный капиталъ, по которому получаетъ проценты, спросилъ, можетъ ли онъ ввѣрить еще бо́льшія суммы Варшавскому. Я уклонился отъ отвѣта, объяснивъ, въ какое затруднительное положеніе онъ ставитъ меня этимъ вопросомъ. Черезъ нѣсколько дней я получилъ отъ него письмо слѣдующаго содержанія:

«Любезный Андрей Ивановичъ, на дняхъ рѣшается дѣло жел. дороги, конкурентомъ которой Варшавскій. Позволяю себѣ напомнить здѣсь Вамъ о моей просьбѣ не оставить его безъ вниманія. Вы мнѣ сказали, что Вамъ все равно, кто строитель дороги, лишь бы онъ былъ солидный и честный. Варшавскій удовлетворяетъ этимъ требованіямъ и потому Вамъ не затруд-

нительно быть за него. Я никогда не вмѣшивался въ желѣзнодорожное дѣло и врядъ ли буду еще вмѣшиваться, но на этотъ разъ мнѣ очень бы хотѣлось, чтобы дѣло состоялось за Варшавскимъ, и я убѣдительно прошу Васъ эту первую мою просьбу не оставить безъ вниманія. Вамъ вполнѣ преданный герцогъ Н. Лейхтенбергскій».

Я не отвѣчалъ на это письмо, полагая, что лично вполнѣ разъяснилъ герцогу, при какихъ обстоятельствахъ Варшавскій можетъ получить эту концессію. Въ это время я довольно часто бывалъ у К. В. Чевкина, который, въ одно изъ моихъ посѣщеній, заявилъ мнѣ, что онъ опасается знакомства со мною, такъ какъ есть лица, которыя воображаютъ, что онъ имѣетъ на меня вліяніе и что черезъ это вліяніе можно получить концессію жел. дороги. Въ доказательство онъ мнѣ показалъ написанное къ нему въ этомъ смыслѣ письмо герцога. Графъ В. А. Бобринскій воротился изъ отпуска 15-го мая 1871 года и на другой день показывалъ мнѣ письмо герцога съ тою же просьбою. Бобринскій отвѣчалъ ему то же, что я ему говорилъ. Тогда я разсказалъ Бобринскому о нашемъ разговорѣ съ герцогомъ и объ его письмѣ ко мнѣ. Бобринскій одобрилъ сказанное мною герцогу, но замѣтилъ, что я напрасно не отвѣчалъ на его письмо.

Въ маѣ 1866 года число членовъ техническаго общества оказалось болѣе положеннаго minimum'а по уставу (200). Немедленно было приступлено къ избранію товарища предсѣдателя общества, секретаря, предсѣдателей отдѣловъ, ихъ помощниковъ и непремѣнныхъ членовъ въ отдѣлы, а избраніе предсѣдателя отложено до осени. Дмитрій Егоровичъ Бенардаки для перваго засѣданія общества и производства этихъ выборовъ далъ залы своего дома, въ которыхъ впослѣдствіи помѣщенъ англійскій клубъ. Въ товарищи предсѣдателя выбрали меня, а въ секретари Е. Н. Андреева.

Уставъ общества былъ составленъ людьми не практическими. Обширность предоставляемыхъ ему § 2-мъ устава занятій нисколько не соотвѣтствовала средствамъ общества, состоявшимъ въ ежегодномъ взносѣ по 10 р. каждымъ членомъ; для образованія общества считалось достаточнымъ имѣть 200 членовъ, слѣд. 2.000 р. ежегоднаго дохода. На эти деньги требовалось, между прочимъ, нанять помѣщеніе съ большою залою для аудиторій и общихъ собраній и прислугу, а равно давать жалованье секретарю съ помощникомъ, такъ какъ съ самаго образованія общества переписка въ немъ была весьма значительна. Понятно, что означеннаго дохода было недостаточно, но, къ счастью, съ перваго же года собралось болѣе 500 членовъ и слѣд. ежегоднаго дохода можно было ожидать 5.000 р.; при всей ничтожности этой суммы можно было однако же удовлетворить первымъ потребностямъ общества. Осенью 1866 года была нанята квартира въ Троицкомъ переулкѣ, въ домѣ бывшемъ Руадзе, подъ помѣщеніемъ художественнаго клуба; на наемъ съ отопленіемъ и освѣщеніемъ требовалось до 1.500 р. въ годъ.

Андреевъ, по званію секретаря, согласился получать 600 р. въ годъ; ему назначенъ помощникъ Ѳеодоръ Николаевичъ Львовъ съ такимъ же

содержаніемъ; бухгалтеру и вмѣстѣ писцу положено 480 р., на канцелярскіе и почтовые расходы до 300 р., прислугѣ 650 р., итого 4.130 р.

Вскорѣ дано было обществу помѣщеніе въ домѣ министерства государственныхъ имуществъ, такъ что требовалось отъ общества только освѣщеніе, стоившее около 120 р. въ годъ. Но оказалось необходимымъ увеличить содержаніе помощнику секретаря за труды по библіотекѣ до 840 р., назначить содержаніе дѣлопроизводителямъ 4-хъ отдѣловъ общества до 1.000 р., а съ 1869 года увеличить содержаніе секретаря до 1.200 р., такъ что вышеозначенные расходы, а равно на библіотеку, школу и изданіе записокъ общества, на которые министерство финансовъ съ 1867 г. давало 800 р. субсидіи, составляли въ 1868 году 5.983, а по бюджету на 1869 г. 6.764 р., членами же внесено въ 1869 году 6.168 р.

Но полезная дѣятельность общества была поддерживаема нѣсколькими довольно крупными пожертвованіями разныхъ лицъ, въ особенности желѣзнодорожныхъ строителей: Варшавскаго, Полякова, фонъ Мекка, Губонина и другихъ, которые, конечно, хотѣли этими взносами угодить мнѣ, какъ предсѣдателю общества. Эти взносы большею частію имѣли опредѣленное жертвователями назначеніе. Общество съ самаго образованія состояло изъ четырехъ отдѣловъ: 1-го химическихъ производствъ и металлургіи, 2-го механической технологіи, 3-го строительнаго и горнаго искусства и архитектуры и 4-го судостроенія, морской техники, артиллеріи и оружейнаго производства.

Сверхъ этихъ отдѣловъ учреждались временныя комиссіи по разнымъ предметамъ, относящимся къ техникѣ, и вскорѣ по образованіи общества учреждена въ видѣ отдѣла постоянная комиссія по техническому образованію. Я не буду излагать здѣсь всей дѣятельности общества, которая, несмотря на незначительность его денежныхъ средствъ, была замѣчательна и полезна, что можно подробно видѣть въ «Запискахъ», издаваемыхъ обществомъ, и въ обзорѣ его 8-лѣтней дѣятельности, читанномъ Ѳ. Н. Львовымъ въ чрезвычайномъ общемъ собраніи 22 апрѣля 1874 года, въ которомъ было объявлено о дарованіи обществу, по докладу министра финансовъ, наименованія «Императорскаго».

Въ рѣчи Львовъ, между прочимъ, выразилъ слѣдующее: «Позвольте, милостивые государи, освѣжить, если можно такъ выразиться, чувства признательности къ первому избранному нами предсѣдателю общества, барону А. И. Дельвигу. Его прошедшей дѣятельности, доставившей ему полное уваженіе какъ человѣку и инженеру, его доброжелательству и умѣнію обращаться съ людьми, мы обязаны устраненіемъ на первыхъ же порахъ той розни, которая, къ несчастью, губитъ у насъ самыя полезныя начинанія, и направленіемъ нашей дѣятельности на служеніе дѣлу».

Тутъ сказано много для меня лестнаго, но и справедливаго. Требовались особыя усиліе и умѣнье, чтобы общество, при самомъ началѣ своемъ, не распалось. 20 ноября 1866 года было оффиціальное открытіе общества въ его наемномъ помѣщеніи, причемъ присутствовали почетный предсѣдатель,

министръ народнаго просвѣщенія, и нѣсколько другихъ высокопоставленныхъ лицъ. На первое время, по недостатку денежныхъ средствъ, рѣшено было ограничить занятія общества техническими сообщеніями, дѣлаемыми по каждому изъ четырехъ отдѣловъ разъ въ недѣлю, именно по субботамъ, и ежедневными собраніями членовъ для чтенія книгъ и газетъ и для частныхъ между собою бесѣдъ.

Члены нѣкоторыхъ отдѣловъ приготовляли столько статей, что для ихъ чтенія назначались особые дни, сверхъ субботъ. Только по 3-му отдѣлу трудно было найти охотниковъ для сообщеній, тогда какъ онъ представлялъ наиболѣе интереса. Этотъ отдѣлъ состоялъ изъ инженеровъ путей сообщенія и горныхъ и изъ архитекторовъ. Послѣдніе, образовавъ спустя нѣсколько времени особое общество, оставили техническое, а инженеры путей сообщенія мало по малу перестали ѣздить въ его засѣданія и вскорѣ изъ нихъ можно было встрѣтить въ этихъ засѣданіяхъ только Д. И. Журавскаго, состоявшаго въ должности предсѣдателя 3-го отдѣла съ самаго основанія общества.

Упомянутыя техническія сообщенія продолжаются и теперь, частныя же ежедневныя собранія, укоренившіяся было въ наемномъ помѣщеніи общества и бывшія во многихъ отношеніяхъ полезными, прекратились съ переводомъ помѣщенія общества въ началѣ 1867 года въ домъ министерства государственныхъ имуществъ. По уставу общества, ежемѣсячно должны были происходить обыкновенныя общія собранія, для дѣйствительности постановленія которыхъ требовалось присутствіе не менѣе одной четверти членовъ, постоянно живущихъ въ Петербургѣ. На эти распорядительныя собранія являлось всегда мало членовъ. Для ихъ привлеченія читались въ общихъ собраніяхъ наиболѣе любопытныя техническія сообщенія. По тому же уставу, совѣтъ общества обязанъ былъ имѣть засѣданія каждыя двѣ недѣли. Засѣданія совѣта были продолжительны, какъ по значительности занятій, такъ и по частымъ распрямъ между его членами, причемъ нелегко было предсѣдателю совѣта. Мнѣ пришлось выказать много терпѣнія. Секретарь общества Андреевъ, по своимъ обширнымъ познаніямъ и усердію къ дѣлу, былъ незамѣнимъ, но по раздражительности часто нападалъ на предсѣдателей 1-го и 3-го отдѣловъ, Петра Аркадьевича Кочубея и Д. И. Журавскаго и на своего помощника Львова. Кочубей на выходки Андреева отвѣчалъ съ запальчивостью, и надо было имѣть особую способность къ умиротворенію, чтобы удержать обоихъ въ предѣлахъ приличія. Журавскій уничтожалъ выходки Андреева противъ него необыкновенною своею кротостью.

Въ общихъ собраніяхъ мнѣ надо было имѣть еще болѣе такта: общество скоро раздѣлилось на партіи, и необходимо было быть ровнымъ со всѣми и излишнею слабостію или кротостію не довести общества до распаденія. Въ этомъ весьма трудномъ дѣлѣ я успѣлъ.

Въ началѣ 1867 года, по желанію большинства членовъ общества, были выборы въ предсѣдатели. Въ эту должность я былъ выбранъ весьма значи-

тельнымъ большинствомъ, а въ помощники предсѣдателя выбранъ П. А. Кочубей, съ оставленіемъ предсѣдателемъ 1-го отдѣла. Однимъ изъ самыхъ дѣятельныхъ членовъ общества, вскорѣ по его образованіи, былъ военный инженеръ полковникъ Герсевановъ. По отъѣздѣ его на службу на Кавказъ, онъ образовалъ въ Тифлисѣ отдѣленіе техническаго общества, которое оказалось весьма дѣятельнымъ и въ которое Герсевановъ былъ выбранъ предсѣдателемъ. Вскорѣ образовались новыя отдѣленія общества въ разныхъ городахъ Россіи. 20 ноября 1867 года большинство членовъ пожелало, въ память годовщины открытія общества, собраться къ обѣду, къ которому былъ приглашенъ и обѣщался пріѣхать почетный предсѣдатель, но передъ самымъ обѣдомъ я получилъ отъ него письмо слѣдующаго содержанія:

«Многоуважаемый Андрей Ивановичъ, возвратясь вчерашнимъ вечеромъ изъ Царскаго Села, я весьма некстати простудился,и нынче докторъ положительно запретилъ мнѣ выѣзжать. Вы меня весьма обяжете, передавъ сочленамъ искреннее сожалѣніе о томъ, что не могу провести съ ними нѣсколько часовъ времени и вспомнить о прошлогоднемъ открытіи нашего общества. Вамъ искренне преданный Герцогъ Н. Лейхтенбергскій».

По прочтеніи за обѣдомъ письма, послана была къ Герцогу депутація съ благодарностью общества. Обѣды въ день 2 ноября продолжались еще четыре года, но на нихъ не бывалъ почетный предсѣдатель, по причинѣ отсутствія изъ Петербурга, а когда онъ бывалъ здѣсь, то по нездоровью. Потомъ эти обѣды прекратились, что доказываетъ меньшую общественность между членами, которая замѣчается и уменьшеніемъ ихъ числа, а равно меньшимъ числомъ присутствующихъ на бесѣдахъ. Впрочемъ, дѣла общества во многихъ другихъ отношеніяхъ идутъ хорошо. Оно имѣетъ свое помѣщеніе, въ которомъ устроило довольно большой музеумъ.

По иниціативѣ техническаго общества въ 1870 году былъ первый всероссійскій съѣздъ заводчиковъ и фабрикантовъ. Предсѣдателемъ его былъ Герцогъ Лейхтенбергскій, а я былъ избранъ въ вице-предсѣдатели. Конечно, при этомъ съѣздѣ не обошлось безъ обѣда, на которомъ произнесено множество рѣчей. На этомъ обѣдѣ меня единогласно выбрали въ предсѣдатели, и я долженъ былъ по возможности сдерживать излишніе порывы нѣкоторыхъ ораторовъ. Упоминаю объ этомъ обѣдѣ, чтобы сказать, что одинъ изъ превосходно говорящихъ ораторовъ, бывшій машинный заводчикъ, а впослѣдствіи издатель «Биржевыхъ Вѣдомостей», Василій Апполоновичъ Полетика, указывалъ въ своей рѣчи на то, что отечественная промышленность не пользуется достаточнымъ покровительствомъ въ отношеніи иностранной, что въ числѣ машиностроительныхъ заводчиковъ болѣе нѣмецкихъ именъ, чѣмъ русскихъ, и что даже самъ предсѣдатель обѣда, къ которому онъ, впрочемъ, питаетъ величайшее уваженіе, носитъ титулъ нѣмецкій и фамилію нѣмецкую. Сознаюсь, что крѣпко не люблю, когда мнѣ напоминаютъ объ этомъ.

Я отвѣтилъ Полетикѣ, что титулъ мой я предоставляю называть какъ угодно, но что полвѣка прошло съ тѣхъ поръ, какъ имя мое считается всѣми

русскими за русское: писать талантливо русскія пѣсни можетъ только человѣкъ русскій по душѣ, а многія изъ пѣсенъ барона А. А. Дельвига, умершаго 40 лѣтъ назадъ, сдѣлались народными. Затѣмъ нельзя говорить, что имя Дельвига не русское. Мой отвѣтъ былъ покрытъ громкими рукоплесканіями.

Въ концѣ 1869 года я былъ выбранъ въ предсѣдатели техническаго общества на новое трехлѣтіе, но черезъ годъ, по значительности моихъ занятій, отказался отъ этой должности, причемъ былъ избранъ въ почетные члены общества и его совѣта, въ засѣданія котораго, а равно и на бесѣды общества, ѣздилъ рѣдко, по отдаленности моего жительства отъ Соляного городка, въ которомъ помѣщается общество съ осени 1872 года. Въ апрѣлѣ 1873 года Государь обозрѣвалъ музеумъ общества, причемъ ему представлялись члены совѣта и въ числѣ ихъ я, какъ почетный его членъ.

По увольненіи моемъ изъ министерства путей сообщенія въ маѣ 1871 г., Государь не говорилъ со мною. Тутъ онъ сказалъ мнѣ:

— Ты и здѣсь находишься?

Потомъ, увидавъ на стѣнѣ чертежъ моста съ высокими насыпями на одной изъ жел. дорогъ, спросилъ меня, какая самая высокая насыпь на жел. дорогѣ въ Россіи и Америкѣ. Замѣчательно, что предсѣдатель общества Кочубей, бывшій любимымъ флигель-адъютантомъ Государя и вышедшій болѣе 10 лѣтъ въ отставку вслѣдствіе неудовольствія Государя противъ него на разводѣ, также съ тѣхъ поръ не встрѣчался съ нимъ. При оставленіи мною должности предсѣдателя общества, я былъ общимъ собраніемъ членовъ 21 ноября 1870 года избранъ въ почетные его члены вслѣдствіе заявленія, подписаннаго 50 членами. Въ журналѣ упомянутаго собранія записано:

«Въ виду заявленія многихъ членовъ общества, желающихъ выразить свое глубокое уваженіе барону Андрею Ивановичу и признательность за труды и заботы, понесенные имъ по обязанности предсѣдателя, совѣтъ общества, сознавая съ своей стороны нравственную обязанность выразить тѣ же чувства, считаетъ долгомъ своимъ предложить общему собранію избрать барона Андрея Ивановича Дельвига почетнымъ членомъ общества.

«Собраніе единодушно утвердило это предложеніе, покрывъ его долгими и продолжительными рукоплесканіями. Предсѣдатель въ задушевныхъ словахъ выразилъ свою признательность обществу и свое сожалѣніе, что онъ долженъ сложить съ себя званіе предсѣдателя для пользы самаго дѣла, такъ какъ онъ по своимъ служебнымъ обязанностямъ не можетъ удѣлить должнаго времени на занятія дѣлами общества.

«Новый предсѣдатель (избранный въ этомъ же собраніи П. А. Кочубей) просилъ барона Андрея Ивановича продолжать предсѣдательствовать въ засѣданіи, обратился къ членамъ съ слѣдующею рѣчью:

«Мм. Г.г., я не могу не благодарить васъ за лестное для меня довѣріе ваше; вы слишкомъ цѣните слабые мои труды по занимаемымъ мною до

сихъ поръ должностямъ въ обществѣ. Я только по мѣрѣ силъ старался исполнить долгъ. Обязанность, которую вы нынѣ возлагаете, мнѣ представляется тѣмъ болѣе трудною, что мнѣ приходится не говорю замѣнить, но замѣстить предсѣдателя, который пріобрѣлъ себѣ вполнѣ заслуженную извѣстность, не только какъ ученый техникъ, но и государственный дѣятель, и своими дѣйствіями на пользу общества оставилъ въ немъ навсегда глубокую признательность.

«Затѣмъ П. А. Кочубей обратился къ барону Андрею Ивановичу Дельвигу съ просьбою отъ лица всѣхъ членовъ не оставлять дѣло общества.

«Баронъ А. И. Дельвигъ, указавъ на дѣятельность П. А. Кочубея по обязанности товарища предсѣдателя общества и предсѣдателя 1-го отдѣла, выразилъ ту мысль, что настоящее избраніе есть признаніе заслугъ, оказанныхъ имъ обществу.

«Е. Н. Андреевъ обратилъ вниманіе собранія, что онъ, какъ одинъ изъ учредителей общества и бывшій его секретарь, считаетъ своимъ долгомъ заявить, что баронъ Андрей Ивановичъ оказалъ важную услугу обществу, согласившись принять, при самомъ учрежденіи его, званіе товарища предсѣдателя, и своимъ авторитетомъ поддержалъ возможность его осуществленія, что затѣмъ, отказываясь нѣсколько мѣсяцевъ отъ предлагаемаго ему предсѣдательства, въ видахъ пріисканія лица для занятія мѣста предсѣдателя еще съ бо́льшимъ, чѣмъ онъ авторитетомъ, баронъ Андрей Ивановичъ доказалъ на дѣлѣ полное свое сочувствіе успѣху общества. Выставивъ затѣмъ значеніе заслугъ барона Андрея Ивановича на первыхъ порахъ дѣятельности общества, когда оно въ особенности въ нихъ нуждалось, Е. Н. Андреевъ предложилъ, въ память ихъ, просить барона Андрея Ивановича Дельвига принять, кромѣ званія почетнаго члена общества, и званіе почетнаго члена совѣта общества.

«Предложеніе это было принято единодушно, съ выраженіемъ полнаго одобренія.

«Баронъ Андрей Ивановичъ выразилъ, что оставляя званіе предсѣдателя, онъ вовсе не желалъ разставаться съ обществомъ, что онъ всегда готовъ, если только служебныя обязанности его позволятъ, участвовать въ засѣданіяхъ совѣта по техническимъ бесѣдамъ и вообще оказывать возможное содѣйствіе обществу и въ теплыхъ словахъ выразилъ свою признательность общему собранію и Евгенію Николаевичу Андрееву».

Въ концѣ апрѣля я ѣздилъ изъ Петербурга для присутствованія на общихъ собраніяхъ Московско-Рязанской и Московско-Ярославской жел. дорогъ и для осмотра этихъ дорогъ, а равно Нижегородской и строющейся Рязанско-Козловской. Въ Москвѣ я останавливался у Ѳ. В. Чижова, къ которому все болѣе и болѣе привязывался и который, по пріѣздѣ въ Петербургъ, проводилъ у меня бо́льшую часть времени. Кромѣ Чижова бывалъ я въ Москвѣ у Д. П. Зуева, у А. Ф. Кологривовой и у другихъ знакомыхъ и почти каждый день въ Московскомъ англійскомъ клубѣ, который замѣтно падалъ. Въ комнатѣ, назначенной для разговоровъ (враль-

ной), почти не собирались. Ея президентъ Головинъ умеръ, а вице-президентъ Логиновъ губернаторствовалъ въ Орлѣ.

10 мая 1866 года Высочайше утверждена концессія на Ряжско-Моршанскую жел. дорогу, уставъ общества которой утвержденъ 4 ноября того же года. Концессія заключала въ себѣ условія, на которыхъ правительство уступало извѣстнымъ лицамъ право образовать общество для постройки и эксплоатаціи дороги съ исчисленіемъ всѣхъ правъ общества.

Въ уставѣ повторялось все то, что было изложено въ концессіи и къ тому прибавлялись правила объ устройствѣ внутренняго управленія общества. Это влекло за собою напрасную переписку, увеличивш:уюся еще тѣмъ, что концессіонеры не всегда соглашались съ предполагаемымъ устройствомъ внутренняго управленія общества и испрашивали включенія въ уставъ новыхъ льготъ, не предоставленныхъ концессіями. Сверхъ того, концессіонеры, немедля по полученіи концессій, дѣлали всѣ распоряженія по производству работъ, не стѣсняемые никѣмъ, такъ какъ акціонеры могли явиться только по учрежденіи общества, т.-е., по утвержденіи устава. Впослѣдствіи проходило по нѣскольку лѣтъ между утвержденіемъ концессіи и устава, такъ что послѣдній утверждался послѣ окончанія постройки дороги.

Первая концессія безъ устава была дана 25 іюля 1863 года на жел. дорогу отъ Москвы до Севастополя. Не понимаю, что могло побудить къ этому. Означенный обычай утвержденія сначала концессій, а потомъ уставовъ укоренился въ послѣдующіе годы, но я, управляя въ 1869 и 1870 годахъ министерствомъ путей сообщенія, убѣдилъ комитетъ министровъ въ необходимости утверждать прямо уставы обществъ.

Несмотря на это, совѣтъ министровъ, въ засѣданіи 26 декабря 1870 года, постановляя новый способъ объ отдачѣ жел. дорогъ частнымъ обществамъ, снова, согласно съ представленіемъ исправлявшаго должность министра путей сообщенія графа В. А. Бобринскаго, редижированнымъ во время моей болѣзни, положилъ утверждать концессію, а не уставы. Управляя министерствомъ съ января по май 1871 года, я снова установилъ въ комитетѣ министровъ утвержденіе уставовъ обществъ жел. дорогъ вмѣстѣ съ концессіями.

Концессія на Ряжско-Моршанскую жел. дорогу была дана въ должности шталмейстера Высочайшаго Двора Э. Д. Нарышкину, камергеру А. Д. Башмакову, флигель-адъютанту полковнику графу И. .И. Воронцову-Дашкову и Тамбовскому губернскому предводителю дворянства С. Д. Башмакову. Означенныя четыре лица, осенью 1864 года, просили меня помочь имъ въ полученіи правъ на постройку жел. дороги отъ Ряжска до Моршанска и рекомендовать инженера для производства изысканій и составленія проекта конно-желѣзной дороги на означенномъ протяженіи. Я рекомендовалъ имъ неоднократно упоминаемаго мною инженера Е. М. Духовскаго, который принялъ на себя означенную обязанность за 6.000 руб. съ тѣмъ, чтобы окончить составленіе проекта въ продолже-

ніе одного года и чтобы всѣ потребные для сего расходы производились на счетъ упомянутыхъ лицъ. Я и Духовской тщетно уговаривали ихъ представить проектъ на устройство паровозной жел. дороги. Департаментъ же дорогъ, нерасположенный къ устройству конно-желѣзныхъ дорогъ, по представленіи, затянулъ его утвержденіе. Между тѣмъ я и Духовской уговорили учредителей представить проектъ на паровозную жел. дорогу, но и представленный въ этомъ видѣ, онъ оставался долго въ департаментѣ безъ разсмотрѣнія, а когда къ нему приступили, то директоръ департамента Липинъ дѣлалъ много придирокъ, такъ что неоднократно заставалъ въ коридорахъ департамента Духовскаго, терявшаго надежду на утвержденіе проекта. Онъ, по полученіи вознагражденія за представленный имъ проектъ, не имѣя средствъ къ жизни, не могъ оставаться безъ содержанія и въ 1865 году просилъ учредителей дороги его уволить, но они удержали его, положивъ платить ему по 500 руб. въ мѣсяцъ. Наконецъ, проектъ дороги былъ утвержденъ, а вслѣдъ затѣмъ и концессія. Этимъ они обязаны бывшему въ то время начальникомъ отдѣленія департамента, инженеру путей сообщенія подполковнику Александру Васильевичу Полежаеву, который, несмотря на нерасположеніе къ нему Липина, умѣлъ проводить дѣла въ департаментѣ. Предположеніе объ участіи Полежаева я основываю на томъ, что онъ по образованіи правленія общества Ряжско-Моршанской жел. дороги былъ выбранъ общимъ собраніемъ акціонеровъ въ директора правленія или, лучше сказать, назначенъ въ эту должность братьями Башмаковыми, въ рукахъ которыхъ оставались всѣ акціи, такъ какъ другіе два учредителя Нарышкинъ и Воронцовъ-Дашковъ, по утвержденіи устава, не принимали болѣе никакого участія въ дѣлахъ общества, и на томъ, что значительная сумма, оставшаяся отъ капитала, гарантированнаго правительствомъ на устройство дороги, была раздѣлена между братьями Башмаковыми, Духовскимъ, принявшимъ на себя хозяйственныя и техническія распоряженія по устройству дороги, и Полежаевымъ, подвинувшимъ въ министерствѣ путей сообщенія дѣло по утвержденію концессіи.

Это вознагражденіе Духовскаго и Полежаева было началомъ ихъ весьма значительнаго состоянія. Весь капиталъ общества въ 1.123.502 ф. стерл. или 7.021.887 руб. (что составляетъ на версту слишкомъ 58.000 руб.) былъ гарантированъ правительствомъ на 85 лѣтъ по $5^{1}/_{12}\%$ въ годъ.

Принимая въ соображеніе, что дорога построена въ одинъ путь и что министерство путей сообщенія, принимая ее не за главную линію, а за вѣтвь, допустило на ней деревянные мосты, уклоны въ 0,01 и другія льготы, надо полагать, что сумма, оставшаяся отъ постройки, была весьма значительна, несмотря на то, что акціи были реализованы въ $^{2}/_{3}$ ихъ номинальной цѣнности. Министръ финансовъ въ то время требовалъ, чтобы реализація бумагъ гарантированныхъ правительствомъ была не ниже $^{4}/_{5}$ ихъ номинальной цѣнности, а такъ какъ это было недостижимо, то реализаторы прибѣгли къ слѣдующему. Всѣ акціи были разобраны синдикатомъ петербургскихъ банкировъ съ уплатою будто бы по 80 коп. за рубль. На сумму, реализо-

ванную такимъ образомъ, былъ заключенъ съ Духовскимъ оптовый контрактъ на постройку дороги. Въ дѣйствительности же банкиры внесли только по 66 коп. за рубль и Духовской получилъ плату по этому расчету. Конечно, онъ былъ предваренъ объ этомъ, и сверхъ того у него была вычтена сумма на содержаніе правленія въ Петербургѣ и на предметы, привезенные изъ-за границы, какъ-то: рельсы, подвижной составъ и другія принадлежности дороги. Этотъ заказъ былъ сдѣланъ правленіемъ или, вѣрнѣе, Полежаевымъ, который, конечно, при этомъ нагрѣлъ себѣ руки, доставивъ подвижной составъ посредственный, а рельсы дурного качества.

13 мая 1866 года послѣдовалъ Высочайшій рескриптъ на имя бывшаго предсѣдателя комитета министровъ, князя Павла Павловича Гагарина. Этотъ рескриптъ весьма замѣчателенъ, какъ первое публичное заявленіе Верховной Власти о реакціонномъ направленіи, начавшемся, какъ упомянуто мною выше, уже пять лѣтъ передъ этимъ. Это направленіе отозвалось въ устройствѣ учебной части, въ стѣсненіи печати, въ негласности собраній земствъ, въ измѣненіяхъ въ судебныхъ уставахъ, изданныхъ 20 ноября 1864 г., и во всѣхъ отрасляхъ государственнаго управленія.

Во второй половинѣ мая, комиссія, въ которой я былъ предсѣдателемъ, освидѣтельствовавъ участокъ Динабурго-Витебской жел. дороги отъ Динабурга до Полоцка на протяженіи 150 верстъ, нашла его готовымъ къ открытію, которое и послѣдовало 24 мая.

Въ концѣ мая я переѣхалъ въ Павловскъ на дачу, нанятую мною вмѣстѣ съ Филипсономъ, который въ то время, имѣя большое семейство, былъ весьма бережливъ. По болѣзни моей жены, ей необходимо было помѣщеніе въ нижнемъ этажѣ и хорошій садъ при дачѣ. Дача Ивановскаго съ большимъ садомъ была двухъ-этажная и отдавалась за 800 р. въ лѣто. Я предложилъ Филипсону нанять верхній этажъ, но онъ не хотѣлъ давать за дачу болѣе 350 руб., а потому несмотря на то, что верхній этажъ былъ лучше нижняго, я рѣшился заплатить за послѣдній 450 руб. Мы часто видались съ семействомъ Филипсона, ежедневно встрѣчали въ саду его дѣтей. Старшая дочь его Варвара, которой тогда было 16 лѣтъ, была очень хороша собою. Она любила сидѣть одна съ задумчивымъ видомъ на скамейкахъ сада. Гостившей у насъ на дачѣ Н. Д. Танѣевой особенно нравилась между ними Софья, которую въ семьѣ прозвали «старушкой». Дядя мой А. Г. Замятнинъ переѣхалъ къ намъ на дачу. Для удобнаго его помѣщенія необходимо было пробить стѣну, что я, конечно, сдѣлалъ на свой счетъ, съ трудомъ получивъ на эту передѣлку согласіе владѣльца дачи.

Сестра моя полагала лѣто 1866 года прожить въ своей деревнѣ, но въ концѣ мая рѣшилась туда не ѣздить. Доктора запретили ей и ея дочери жить въ Павловскѣ, по причинѣ его сырости, и она искала нанять дачу въ Царскомъ Селѣ, въ которомъ въ это лѣто почти всѣ дома были заняты. Изъ малаго числа оставшихся не нанятыхъ домовъ мы осмотрѣли дачу Ведринской съ большимъ садомъ. Домъ походилъ на развалины, но въ

немъ еще можно было помѣститься; садъ же былъ до того запущенъ, а заборъ около него ветхъ, что сестра побоялась нанять дачу, которую я тогда видѣлъ въ первый разъ и которую купилъ въ 1870 году. Относительно большой сырости Павловска мнѣніе докторовъ и многихъ лицъ мнѣ кажется преувеличеннымъ. Оно основано на преданіи, но теперь городъ много измѣнился къ лучшему. Графъ П. А. Клейнмихель, нанимавшій дачу Борха на Аптекарскомъ островѣ, весьма низменномъ и дѣйствительно сыромъ, однажды выразилъ мнѣ удивленіе, что я могу жить въ Павловскѣ, въ подтвержденіе сырости котораго разсказалъ, что когда Императоръ Александръ I ѣздилъ изъ Царскаго Села въ Павловскъ, гдѣ каждое лѣто жила Императрица Марія Ѳеодоровна, то обыкновенно говаривалъ знаменитому своему кучеру Ильѣ:

— Вези въ болото къ матери.

Сверхъ пріятнаго общества, жившаго въ одномъ домѣ съ нами, семейства Филипсонъ, мы часто видались лѣтомъ 1866 года съ обоими семействами Колесовыхъ, жившими также въ Павловскѣ, съ А. С. Горковенко, владѣющимъ въ немъ очень хорошенькою дачею, съ сестрою и другими нашими знакомыми.

П. П. Мельниковъ, желая осмотрѣть работы по Динабурго-Витебской жел. дорогѣ и по Либавскому порту, назначилъ день своего выѣзда по С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ въ концѣ іюня. Я долженъ былъ сопровождать его.

Великій князь Константинъ Николаевичъ, предполагая ѣхать на югъ Россіи, назначилъ свой выѣздъ по той же дорогѣ на другой день предполагаемаго выѣзда Мельникова. Мельниковъ, находя неудобнымъ выѣхать наканунѣ отъѣзда великаго князя, отложилъ свой выѣздъ, и мы поѣхали съ великимъ княземъ въ одномъ поѣздѣ. Обѣдъ былъ назначенъ на станціи при г. Лугѣ. Великій князь пригласилъ къ своему обѣду Мельникова, а по заявленіи его, что въ поѣздѣ находятся еще два инженерныхъ генерала, т.-е., я и директоръ дороги Данненштернъ, онъ приказалъ своему адъютанту князю Ухтомскому пригласить и насъ. Передъ обѣдомъ, столъ для котораго былъ накрытъ въ отдѣльной комнатѣ, подали очень порядочную закуску, которую великій князь расхулилъ. За столъ сѣли, кромѣ него, семь человѣкъ, именно, великій князь Николай Константиновичъ, его воспитатель, П. П. Мельниковъ, князь Ухтомскій, Данненштернъ и я; фамиліи седьмого не припомню. Только что мы сѣли за столъ, какъ великій князь Константинъ Николаевичъ спросилъ у князя Ухтомскаго, во что обойдется обѣдъ съ персоны. Получивъ въ отвѣтъ, что предварительнаго договора не было, великій князь строго замѣтилъ Ухтомскому, чтобы онъ не смѣлъ такъ распоряжаться, такъ какъ на станціяхъ жел. дорогъ грабятъ, и напомнилъ, какъ его, ѣхавшаго съ однимъ адъютантомъ, ограбили; теперь же, сказалъ онъ, насъ не двое, и пересчиталъ сидящихъ за столомъ, указывая при этомъ на каждаго пальцемъ. На его вопросы, всѣхъ ли такъ грабятъ, какъ его ограбили, кто долженъ смотрѣть за цѣнами буфета и что

стоитъ обѣдъ съ персоны, Данненштернъ, къ которому повидимому обращались эти вопросы, ничего не отвѣчалъ, а потому я, сидя подлѣ великаго князя, принужденъ былъ сказать, что цѣны буфета опредѣляются управленіями обществъ жел. дорогъ, что въ случаѣ ихъ значительности правительственная инспекція можетъ требовать ихъ пониженія, но что она не имѣла надобности вмѣшиваться въ это дѣло, такъ какъ назначаемыя управленіями обществъ цѣны вообще умѣренны и именно: за обѣдъ въ 4 блюда отъ 90 коп. до 1 руб. Тогда великій князь сказалъ, что слѣдовательно онъ заплатитъ всего 8 руб. Я замѣтилъ, что упомянутая цѣна назначена за обыкновенный обѣдъ безъ вина и закуски, а что буфетчикъ, зная о проѣздѣ великаго князя, вѣроятно, изготовилъ лучшій обѣдъ. Вслѣдствіе замѣчанія, сдѣланнаго послѣ этого великимъ княземъ, что его готовятся ограбить, я приказалъ позвать содержателя буфета. На вопросъ мой о цѣнѣ нашего обѣда, онъ заявилъ, что обѣдъ стоитъ по 2 руб. съ персоны. Великій князь замѣтилъ, что не видитъ причины брать съ него вдвое противъ прочихъ проѣзжающихъ и что это грабежъ.

Когда, послѣ подачи супа, служившій за столомъ, неся двѣ бутылки, спросилъ великаго князя, угодно ли ему мадеры или хересу, онъ обратился къ Ухтомскому съ вопросомъ, кто приказалъ раскупорить эти двѣ бутылки вина. Впослѣдствіи, когда оффиціантъ хотѣлъ налить въ рюмку, стоявшую передъ великимъ княземъ, красное вино, послѣдній оттолкнулъ его, такъ что нѣсколько капель вина пролилось на полъ подлѣ меня, сказавъ, что онъ не приказывалъ подавать вина. Послѣ этого я шепнулъ офиціанту, чтобы никакого вина безъ особаго требованія не подавали.

Князь Ухтомскій уплатилъ при насъ, по поданному ему счету, за обѣдъ 16 руб. и за вино 5 руб., а всего 21 руб. Понятно, что при такомъ настроеніи нашего амфитріона мы за обѣдомъ почти ничего не ѣли и не пили. Во время обѣда великій князь обратилъ вниманіе на дурное помѣщеніе станціи, причемъ замѣтилъ, что если бы не выслали французскихъ дѣятелей изъ главнаго общества жел. дорогъ, то не было бы такой скверной станціи. Мельниковъ отвѣчалъ, что эта станція построена именно этими дѣятелями, которые истратили на постройку дороги такъ много, что теперь не имѣется средствъ для перестройки станціи. Великій князь вслѣдъ за этимъ упрекалъ Мельникова, что при постройкѣ Николаевской жел. дороги правительственными инженерами даже мосты (т.-е., фермы мостовъ) были построены изъ дерева. Мельниковъ очень ясно изложилъ причины, по которымъ означенныя фермы были двадцать лѣтъ назадъ устроены изъ дерева, а также и большія сбереженія, доставленныя казнѣ этимъ устройствомъ. Вообще Мельниковъ, не уступая ни въ чемъ великому князю, говорилъ твердо, съ знаніемъ дѣла.

Послѣ обѣда великому князю поданъ былъ длинный чубукъ и мѣдный тазикъ, въ который онъ ставилъ трубку. Офиціантъ поставилъ тазикъ не совсѣмъ ловко, причемъ великій князь, бывшій, какъ надо полагать, сильно не въ духѣ, его оттолкнулъ. По пріѣздѣ въ Псковъ, великій князь

вышелъ изъ вагона. Мельниковъ и я проводили его до особой комнаты, въ которой на столѣ стоялъ самоваръ и чайный приборъ. Когда отворили дверь въ эту комнату, великій князь сказалъ, что чай поставили, чтобы снова съ него взять деньги, но что онъ его не требовалъ; и затѣмъ, не войдя въ комнату, пошелъ обратно въ свой вагонъ. Мельниковъ пошелъ за нимъ, а меня просилъ заказать для него въ общей залѣ какое-нибудь кушанье, такъ какъ онъ совершенно голоденъ. Съѣвъ по порціи телятины, мы воротились въ нашъ вагонъ, и когда оберъ-кондукторъ поѣзда спросилъ, можно ли ѣхать, Мельниковъ полагалъ, что великій князь сидитъ въ своемъ вагонѣ, и отвѣчалъ утвердительно. Въ эту самую минуту великій князь выходилъ изъ чайной комнаты пассажирскаго зданія на платформу станціи; едва мы не уѣхали безъ него.

Великій князь освѣдомился у Мельникова, что если онъ поѣдетъ съ нами по жел. дорогѣ, то за какое протяженіе долженъ будетъ заплатить за мѣста для себя, его сына, наставника послѣдняго, адъютанта и прислуги. Мельниковъ отвѣчалъ, что плата взимается по открытому для движенія протяженію дороги отъ г. Острова до Полоцка. Великій князь нашелъ этотъ расходъ излишнимъ и увѣрялъ, что сѣвъ въ г. Островѣ въ экипажъ, онъ на почтовыхъ лошадяхъ доѣдетъ ранѣе насъ въ Витебскъ, такъ какъ мы полагали нѣсколько часовъ отдохнуть въ Динабургѣ и осматривать нѣкоторыя принадлежности Динабурго-Витебской жел. дороги. Несмотря на то, что Мельниковъ утверждалъ противное, великій князь поѣхалъ изъ Острова по шоссе. Мы пріѣхали въ Витебскъ прежде него. Мельниковъ и Витебскій губернаторъ генералъ-маіоръ Владиміръ Николаевичъ Веревкинъ (впослѣдствіи генералъ-лейтенантъ и начальникъ мѣстныхъ войскъ Виленскаго округа) встрѣтили его на почтовой станціи, гдѣ послѣднимъ былъ приготовленъ обѣдъ. Веревкинъ былъ тотъ самый, который въ 1856 г. командовалъ однимъ изъ полковъ 11 пѣхотной дивизіи и о которомъ упоминается въ VIII главѣ «Моихъ воспоминаній» по случаю безуспѣшныхъ хлопотъ моего брата Николая о производствѣ его и А. А. Зеленаго (впослѣдствіи члена Государственнаго Совѣта) въ генералъ-маіоры.

Мельниковъ, осматривая въ первый разъ Динабурго-Витебскую жел. дорогу, былъ очень доволенъ ея постройкою и въ особенности кирпичною кладкою. Постройка была вообще хороша и Мельниковъ, по своей любви къ англичанамъ, все расхваливалъ. На станціи жел. дороги въ Витебскѣ насъ встрѣтилъ Веревкинъ и пригласилъ Мельникова, меня и пріѣхавшихъ съ нами остановиться у него. Онъ занималъ очень большой домъ, бывшій генералъ-губернаторскій. Жена его очень красивая молодая женщина, урожденная Дараганъ, приняла насъ привѣтливо, и мы провели цѣлый день вмѣстѣ. Вечеромъ Мельниковъ объяснялъ внятно, безъ утрированія, о спиритизмѣ, много любезничалъ съ хозяйкою дома, которая къ концу вечера видимо плѣнилась разсказами Мельникова и слушала ихъ, впившись, такъ сказать, своими прекрасными глазами въ разсказчика.

День, проведенный нами въ Витебскѣ, былъ холодный. Вечеромъ мы

долго сидѣли въ саду. На другой день, поѣхавъ рано утромъ обратно, Мельниковъ почувствовалъ возвращеніе тика, которымъ онъ часто страдалъ. Онъ лечился только гомеопатіею, а потому ѣздившій съ нимъ докторъ Шюцъ, впрочемъ плохой алопатъ, не лечилъ его. По пріѣздѣ въ Ригу поздно вечеромъ, Мельниковъ позвалъ врача гомеопата и, когда ему сдѣлалось лучше, поѣхалъ въ Либаву, а я воротился въ Павловскъ.

Въ іюлѣ 1866 года явился ко мнѣ въ Павловскъ инженеръ путей сообщенія капитанъ Модестъ Александровичъ Ратьковъ-Рожновъ (впослѣдствіи дѣйствительный статскій совѣтникъ, директоръ правленія общества Орловско-Витебской жел. дороги) съ настоятельной просьбой помѣстить его на имѣющуюся при мнѣ вакансію инженернаго офицера. Ратьковъ, человѣкъ умный и знающій инженеръ, но не пользовался хорошею репутаціею, а потому я сказалъ ему, что его назначеніе будетъ зависѣть отъ Мельникова, который, узнавъ отъ меня о просьбѣ Ратькова и о причинѣ моего нежеланія дать ему просимое мѣсто, заявилъ, что я хорошо бы сдѣлалъ, изъявивъ согласіе на просьбу Ратькова, состояніе котораго при мнѣ подниметъ его въ общественномъ мнѣніи, а онъ конечно, не будетъ употреблять во зло своего новаго положенія.

Я исполнилъ по словамъ Мельникова, но не знаю, хорошо ли сдѣлалъ. Меня многіе упрекали, что я приблизилъ къ себѣ человѣка съ дурной репутаціей, а по моемъ выходѣ изъ министерства увѣряли, что Ратьковъ, находясь при освидѣтельствованіи мною работъ по жел. дорогамъ, бралъ взятки, чему я однако же не вѣрю и полагаю, что эти разсказы основаны на пустыхъ слухахъ.

Когда бывшій Эстляндскій губернскій предводитель дворянства баронъ фонъ деръ Паленъ задумалъ получить концессію на постройку Балтійской жел. дороги и просилъ рекомендовать ему инженера для наблюденія за составленіемъ проекта этой дороги, я ему рекомендовалъ Ратькова, которымъ онъ остался очень доволенъ. При подпискѣ на акціи Балтійской дороги Ратькову доставили случай нажить довольно значительную сумму, о чемъ онъ самъ, нисколько не конфузясь, заявилъ мнѣ и женѣ моей, которая постоянно не любила его.

По оставленіи мною въ январѣ 1869 года должности главнаго инспектора частныхъ жел. дорогъ, онъ вскорѣ перешелъ на службу общества Орловско-Витебской жел. дороги. Съ того времени, участвуя съ Петромъ Іоновичемъ Губонинымъ въ разныхъ предпріятіяхъ, онъ нажилъ себѣ хорошее состояніе. Вскорѣ по поступленіи ко мнѣ Ратькова, открылась вторая вакансія инженера при главномъ инспекторѣ частныхъ жел. дорогъ. На нее былъ назначенъ капитанъ Петръ Александровичъ Ѳадеевъ, которымъ во все время его службы при мнѣ я былъ вполнѣ доволенъ. Его недостатокъ въ томъ, что онъ плохо излагаетъ свои мысли на бумагѣ.

Не могу не упомянуть о важномъ событіи, совершившемся лѣтомъ 1866 года,—о войнѣ Пруссіи и Австріи,—хотя я не принималъ въ немъ участія. Пруссія, заручившись союзомъ съ Италіею и нейтралитетомъ Франціи и

Россіи въ этой войнѣ, разгромила австрійскія войска въ нѣсколько недѣль, что было неожиданно для всѣхъ и даже для Пруссаковъ.

Италія, желая для окончательнаго своего объединенія отторгнуть свою провинцію Венеціанскую изъ подъ власти Австріи, вошла въ союзъ съ Пруссіей. Французскій нейтралитетъ основывался на какихъ-то нѣжныхъ обѣщаніяхъ Прусскаго канцлера графа (впослѣдствіи князя) Бисмарка о согласіи Пруссіи на присоединеніе къ Франціи сосѣднихъ съ ней земель. Нейтралитетъ Россіи основывался на родственныхъ и дружественныхъ связяхъ царственныхъ домовъ и на положеніи, принятомъ Пруссіею въ восточной войнѣ 1853—1856 г. и во время послѣдняго польскаго мятежа.

Австрія во время восточной войны была постоянно готова присоединиться къ воевавшимъ съ нами четыремъ державамъ, а во время польскаго возстанія подъ рукою ему помогала. Постоянныя враждебныя дѣйствія Австріи противъ Россіи были причиною желанія Русскихъ, чтобы Пруссія осталась побѣдительницею, но вмѣстѣ съ тѣмъ они не могли не опасаться, что это государство, пріобрѣтя перевѣсъ въ Европѣ, можетъ сдѣлаться опаснымъ сосѣдомъ, и это опасеніе по неожиданнымъ послѣдствіямъ войны, давшимъ Пруссіи весьма высокое значеніе, оказалось правильнымъ. Не ожидая отъ войны столь важныхъ послѣдствій, я смотрѣлъ на нее, какъ на ослабленіе двухъ сосѣднихъ намъ государствъ и въ шутку говаривалъ, что война истребитъ нѣсколько нѣмцевъ, все равно Пруссаковъ или Австрійцевъ, а когда хотя однимъ нѣмцемъ менѣе, то русскому человѣку жить легче.

Въ Павловскѣ, гдѣ я жилъ, газеты разносили поздно: я каждый день покупалъ номеръ газеты, привозимой изъ Петербурга съ первымъ поѣздомъ, и немедля читалъ телеграммы съ театра войны, причемъ приговаривалъ, что я вѣрю Австрійскимъ показаніямъ о числѣ убитыхъ въ сраженіяхъ Пруссаковъ, а Пруссакамъ о числѣ убитыхъ Австрійцевъ.

2 августа 1866 года состоялось постановленіе объ инспекціи работъ Кіево-Балтской жел. дороги съ штатомъ и инструкціей. Начальникъ этой инспекціи былъ непосредственно подчиненъ министру путей сообщенія, и это было правильно. Но несправедливо было учрежденіе значительнаго штата для этой инспекціи, тогда какъ штатъ главной инспекціи всѣхъ частныхъ жел. дорогъ былъ чрезвычайно ограниченъ.

Дѣйствительно, по штату новой канцеляріи полагалось, сверхъ содержанія, получаемаго инженерами изъ общихъ суммъ, ассигнуемыхъ на личный составъ министерства, начальнику инспекціи 6.000, его помощнику 3.500, инженеру при начальникѣ 1.500, правителю дѣлъ 1000, бухгалтеру 1.500, журналисту и архиваріусу 600, чертежникамъ, писцамъ и сторожамъ 1.500, на наемъ помѣщенія, канцелярскіе и чертежные припасы 2.000 р., итого 17.600 р. На инспекцію возложено было отчужденіе земель подъ линію дороги. На занятія по этому предмету въ штатѣ инспекціи назначалось 5.700 р. Въ то же самое время по главной инспекціи частныхъ жел. дорогъ было назначено, сверхъ содержанія инженерамъ, получаемаго изъ общихъ

суммъ, ассигнуемыхъ на личный составъ министерства, главному инспектору 4.200 р., состоящимъ при немъ 3 инженерамъ 1.500, секретарю 714 р. 45 к., кондукторамъ, писарямъ, сторожу, на наемъ помѣщенія и канцелярскія потребности 1.325 р. 28 к., а всего 7.799 р. 73 к., слѣдовательно, на главную инспекцію всѣхъ частныхъ жел. дорогъ слишкомъ въ два раза менѣе, чѣмъ для инспекціи одной дороги.

Новый директоръ департамента жел. дорогъ Липинъ употреблялъ всѣ средства, чтобы затруднить дѣйствія главнаго инспектора частныхъ жел. дорогъ, поставленнаго по Высочайше утвержденному о немъ положенію выше департамента; инспекторамъ же и директорамъ тѣхъ жел. дорогъ, которыя находились въ прямой зависимости отъ департамента, онъ назначалъ такое содержаніе, которое въ то время казалось очень значительнымъ. Покрытіе расходовъ по содержанію инспекціи Кіево-Балтской жел. дороги производилось отчисленіемъ одного процента съ годовыхъ уплатъ, слѣдующихъ товариществу Девріера. Этотъ процентъ составлялъ до 100.000 р. въ годъ. За вычетомъ на содержаніе инспекціи, остающаяся сумма до 76.700 р. назначалась на командировки лицъ и комиссій и на усиленіе средствъ департамента жел. дорогъ, вѣрнѣе: на выдачу прибавочнаго содержанія Липину и избраннымъ имъ чиновникамъ, получавшимъ уже таковое по Московско-Курской жел. дорогѣ. Назначеніе это мотивировалось тѣмъ, что въ этомъ департаментѣ должны разсматриваться технические проекты и предположенія и вестись дѣла по отчужденію земель, по расчетамъ съ товариществомъ и по всѣмъ предметамъ, восходящимъ до министерства. Но всѣ эти занятія составляли прямую обязанность департамента и не требовали усиленія его средствъ, а тѣмъ менѣе усиленія содержанія его директора и чиновниковъ.

12 августа 1866 г. утверждена концессія на Козлово-Воронежскую жел. дорогу, уставъ которой утвержденъ только 31 января 1869 г., спустя цѣлый годъ послѣ открытія на ней движенія. Эту концессію желалъ получить П. Г. Дервизъ съ К. Ѳ. Меккомъ, но они вначалѣ встрѣтили сопротивленіе въ комиссіи по разсмотрѣнію вопросовъ, относящихся до жел. дорогъ, вслѣдствіе того, что я находилъ болѣе правильнымъ соединить Москву съ Воронежемъ черезъ Тулу, а отъ Козлова вести жел. пути на востокъ. Когда же направленіе Козлово-Воронежской жел. дороги было, несмотря на мои доводы, утверждено, то концессія на нее не была дана означеннымъ лицамъ, по нерасположенію Мельникова къ Дервизу. По желанію его угодить министру почтъ и телеграфовъ И. М. Толстому, она дана земству Воронежской губерніи, которое, въ угодность Толстому, передало все дѣло почетному гражданину Самуилу Соломоновичу Полякову.

По концессіи Воронежско-Козловской жел. дороги земство Воронежской губерніи обязалось составить общество на постройку дороги въ два пути съ укладкою рельсовъ и металлическихъ фермъ мостовъ въ одинъ путь; на производство работъ назначалось 3 года.

Концессія продолжается 81 годъ, считая со времени окончанія линіи.

На весь этотъ срокъ правительство гарантировало $5^1/_{10}\%$ съ 12. 495.000 р., что при 170 предположенныхъ концессіею верстахъ протяженія дороги составляло 73.500 р. на версту; дѣйствительное же протяженіе дороги оказалось въ 167 верстъ $110^1/_3$ саж. Эта стоимость дороги была очень высока, такъ что ея строитель и при дешевой реализаціи капитала имѣлъ возможность получить весьма значительныя выгоды. Означенный капиталъ состоялъ изъ 74.950 акцій въ 100 р. кред. и 22.812 облигацій въ 200 талеровъ каждая.

Реализація акціонернаго и облигаціоннаго капитала производилась Поляковымъ, который большую часть акцій оставилъ за собою, заложивъ ихъ Берлинскимъ банкирамъ, въ ожиданіи возвышенія ихъ цѣнъ. Въ это время дошелъ до меня первый слухъ о томъ, что высокопоставленныя лица, за доставленіе ими концессій жел. дорогъ учредителямъ обществъ, получаютъ съ нихъ или съ избранныхъ ими оптовыхъ строителей жел. дорогъ значительныя суммы. Увѣряли, что послѣ смерти И. М. Толстого, умершаго въ сентябрѣ 1867 г., найдено было на 500.000 р. бумагъ общества Козловско-Воронежской жел. дороги.

Судьба Полякова очень замѣчательна. Говорятъ, что въ молодости онъ былъ штукатуромъ въ Кіевѣ. Въ 1861 г. онъ, одѣтый по обычаю жидовъ, являлся въ правленіе Московско-Ярославской жел. дороги, въ которомъ тогда я былъ предсѣдателемъ, съ желаніемъ принять подрядъ въ 20.000 р. на перевозку рельсовъ отъ Московской станціи Николаевской жел. дороги на протяженіи отъ Москвы до Сергіевскаго посада, но ему было отказано.

Въ слѣдующемъ году онъ подрядился, между прочимъ, на перевозку до 35 тыс. пудовъ каменнаго угля отъ упомянутой станціи къ Алексѣевскому и Мытищинскому водоподъемнымъ зданіямъ Московскаго водопровода. Этотъ подрядъ, конечно, простирался на очень незначительную сумму. Въ то же время онъ занимался разными небольшими поставками по шоссе IV (Московскаго) округа путей сообщенія, причемъ познакомился съ нѣсколькими инженерами путей сообщенія, а также управлялъ винокуреннымъ заводомъ И. М. Толстого, который сдалъ ему содержаніе нѣсколькихъ почтовыхъ станцій. Во время постройки Рязанско-Козловской жел. дороги онъ былъ поставщикомъ рабочихъ и матеріаловъ для части работъ, производимыхъ оптовымъ подрядчикомъ Меккомъ. При испрошеніи концессіи на Козлово-Воронежскую жел. дорогу, онъ и бывшій управляющій по подряду Мекка фонъ-Мейнъ пожелали быть вмѣстѣ съ Дервизомъ и Меккомъ учредителями этой дороги. Послѣдніе не изъявили на это согласія, и тогда Поляковъ черезъ И. М. Толстого достигъ того, что концессія на упомянутую дорогу была сдана земству Воронежской губерніи, которое предоставило Полякову образованіе общества и выбрало его оптовымъ строителемъ, а Мейнъ поступилъ къ нему въ товарищи.

Въ настоящее время трудно знать, какъ велико состояніе Полякова, но онъ пышно живетъ въ купленномъ имъ, рядомъ съ Сенатомъ, домѣ, бывшемъ графа Борха, на Англійской набережной и владѣетъ бо̀льшею частію акцій Орловско-Грязской, Курско-Азовской и Козлово-Воронежско-Ро-

стовской жел. дорогъ, но, какъ говорятъ, всѣ эти акціи имъ заложены банкирамъ въ Германіи.

Въ концѣ августа назначена была комиссія подъ моимъ предсѣдательствомъ для освидѣтельствованія оконченной Рязанско-Козловской жел. дороги съ правомъ, если комиссія одобритъ постройку дороги, ее открыть. Въ Москвѣ многіе мнѣ передавали, что дорога дурно построена, что за нѣсколько дней на значительномъ протяженіи провалилась насыпь глубиною на 2 саж. и что эта насыпь и прежде проваливалась. Видя при двукратномъ личномъ освидѣтельствованіи дороги, что работы производились хорошо и находя необходимымъ поддержать возникающую промышленность по устройству жел. дорогъ и дать скорѣйшій сбытъ произведеніямъ одного изъ плодороднѣйшихъ краевъ Россіи, я полагалъ своею обязанностію поспѣшить открытіемъ дороги. Колебанія мои относительно проваловъ насыпи на означенномъ протяженіи были непродолжительны. Я рѣшился, если при освидѣтельствованіи всѣ работы найдены будутъ хорошо произведенными и къ тому времени не будетъ новыхъ проваловъ по дорогѣ, открыть ее, поручивъ правленію дороги движеніе поѣздовъ по протяженію, на которомъ образовывались провалы, производить медленно и учредить на этомъ протяженіи особое наблюденіе.

Въ концѣ августа великій князь Николай Николаевичъ ѣхалъ по этой дорогѣ отъ Москвы до Козлова въ свое Воронежское имѣніе, и я выѣхалъ изъ Москвы въ одномъ съ нимъ поѣздѣ. Представившись ему на Московской станціи, я изъ опасенія, чтобы онъ не позвалъ меня обѣдать и чтобы не возобновились сцены, подобныя бывшимъ за обѣдомъ въ Лугѣ, пригласилъ его со свитою къ своему обѣду, причемъ испросилъ позволеніе, чтобы строитель и всѣ инженеры, состоявшіе при устройствѣ дороги, обѣдали за нашимъ столомъ. Онъ согласился и мы имѣли прекрасный обѣдъ въ Рязани. Строитель дороги Меккъ не допустилъ меня къ уплатѣ за обѣдъ, сказавъ, что за все уже уплачено. И такъ я невольно заставилъ обѣдать великаго князя на счетъ Мекка. Подъѣзжая въ самомъ началѣ вечера къ мѣсту дороги, гдѣ образовались провалы и гдѣ полотно дороги было волнисто, я хотѣлъ войти въ вагонъ великаго князя, чтобы его предупредить, но не могъ этого сдѣлать, такъ какъ великій князь раздѣлся и легъ спать на полъ, занимая почти всю длину средняго отдѣленія вагона. Изъ Козлова великій князь поѣхалъ далѣе на почтовыхъ лошадяхъ, а я, переночевавъ въ Козловѣ, слѣдующіе два дня употребилъ на осмотръ дороги отъ Козлова до Рязани. Протяженіе, на которомъ случались провалы, было волнисто, но въ продолженіе послѣднихъ трехъ недѣль движенія въ насыпи не замѣчалось. На случай новыхъ проваловъ подлѣ насыпи было подготовлено значительное число куб. саженъ песку. Я нашелъ, что изъ-за этихъ проваловъ, которые могли бы продолжаться еще нѣсколько лѣтъ, но которые, къ счастью, не возобновлялись по открытіи движенія по дорогѣ, нельзя было задерживать ея открытія. Съ выѣхавшимъ ко мнѣ навстрѣчу въ Рязань учредителемъ дороги Дервизомъ мы условились открыть

движеніе 5 сентября. Въ этотъ день рано утромъ выѣхалъ изъ Москвы торжественный поѣздъ болѣе чѣмъ съ 200 пассажировъ, приглашенныхъ Дервизомъ.

На всѣхъ станціяхъ Рязанско-Козловской жел. дороги поѣздъ былъ встрѣчаемъ духовенствомъ ближайшихъ селеній, служившимъ молебны съ провозглашеніемъ долголѣтія учредителю и строителямъ дороги.

Въ залахъ Козловской станціи былъ обѣдъ для всѣхъ пріѣхавшихъ изъ Москвы и для приглашенныхъ Козловскихъ обывателей. За обѣдомъ меня посадили на первое мѣсто. Я провозгласилъ здоровье Государя, потомъ пили здоровье министровъ финансовъ и путей сообщенія (послѣднее было предложено мною: я находилъ неприличнымъ не пить здоровье министра путей сообщенія на торжественномъ обѣдѣ по случаю открытія жел. дороги), мое, учредителя и строителей, причемъ не обошлось безъ рѣчей. Моя рѣчь была коротка. Въ числѣ приглашенныхъ были извѣстные издатели «Московскихъ Вѣдомостей» Катковъ и Леонтьевъ, изъ которыхъ первый также сказалъ рѣчь, довольно несвязную, приведшую къ заключенію, что онъ пишетъ лучше, чѣмъ говоритъ. Вскорѣ по выѣздѣ нашемъ изъ Козлова, вбѣжалъ въ мой вагонъ князь Назаровъ, сотрудникъ «Московскихъ Вѣдомостей», объясняя съ отчаяніемъ, что его жены нѣтъ въ поѣздѣ, и прося меня приказать вернуться къ Козловской станціи, такъ какъ безъ моего согласія никто на это не рѣшался.

Очередные поѣзда должны были начаться только на другой день, нашъ поѣздъ былъ безплатный, а потому я дозволилъ ему вернуться. Назаровъ обрѣлъ свою жену на Козловской станціи. Протоколомъ правленія Рязанско-Козловской жел. дороги 25 ноября 1866 года положено выдать 12 лицамъ, въ томъ числѣ и мнѣ, жетоны для безплатнаго проѣзда по дорогѣ, съ распространеніемъ этого права и на супругъ означенныхъ лицъ. Это былъ первый примѣръ раздачи жетоновъ съ подобною привилегіею, которая могла быть еще извиняема на Рязанско-Козловской дорогѣ, такъ какъ почти всѣ акціи были въ рукахъ Дервиза и Мекка. При письмѣ Дервиза отъ 8 апрѣля 1867 года я получилъ жетонъ на свободный проѣздъ по жел. дорогѣ жены моей съ просьбою «ходатайствовать передъ нею о принятіи жетона, какъ наружнаго признака ея сочувствія къ дорогѣ». Конечно, жена правомъ, даваемымъ жетонами на безплатный проѣздъ, не воспользовалась при ея посѣщеніи въ 1869 году имѣнія моей сестры А. И. Викулиной,

По возвращеніи моемъ въ Павловскъ, мы вскорѣ переѣхали въ Петербургъ на нашу прежнюю квартиру въ домѣ Овсянникова на Малой Итальянской. Сестра моя съ дочерью переѣхала изъ Царскаго Села и наняла на Караванной въ домѣ графа Кассини то же помѣщеніе, въ которомъ жила въ предыдущую зиму, а дядя А. Г. Замятнинъ поселился у своего сына, жившаго въ это время на Моховой въ домѣ Мальцова.

Въ началѣ сентября, отличавшагося въ этотъ годъ прекрасною погодою, пріѣхала по С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ невѣста Цесаревича,

Принцесса Датская Дагмара. Я ее видѣлъ въ первый разъ на Александровской станціи, гдѣ она была встрѣчена Императорскою фамиліею и большимъ числомъ сановниковъ и придворныхъ. 17-го сентября происходилъ ея торжественный въѣздъ въ Петербургъ. Я сопровождалъ Императорскій поѣздъ по Царскосельской дорогѣ. Погода была до того теплая, что я, возвращаясь изъ Зимняго дворца домой пѣшкомъ, шелъ по улицамъ въ полной парадной формѣ безъ шинели.

30-го сентября утвержденъ уставъ товарищества конно-желѣзной дороги отъ с. Карлеута въ Крыму до с. Каховки на Днѣпрѣ; постройка дороги не состоялась.

По полученіи извѣщенія объ окончаніи работъ на послѣднемъ участкѣ Динабурго-Витебской жел. дороги отъ Полоцка до Витебска, протяженіемъ 93 версты, была назначена подъ моимъ предсѣдательствомъ комиссія для ея освидѣтельствованія. Работы найдены на этомъ участкѣ хорошо исполненными. Онъ былъ открытъ 5-го октября. Въ этотъ день на Витебской станціи былъ обѣдъ, къ которому были приглашены не только Витебскій губернаторъ Веревкинъ и другіе Витебскіе чиновники и обыватели, но многія лица изъ сосѣднихъ мѣстъ, между прочими, Могилевскій губернаторъ.

Освященіе дороги было совершено мѣстнымъ архіереемъ. Обѣдъ, тосты и рѣчи происходили такъ же, какъ и при открытіи Рязанско-Козловской жел. дороги. Управляющіе жел. дорогами и начальники ремонта пути и зданій на дорогахъ были до сего времени назначаемы изъ русскихъ инженеровъ; сдѣлано было только одно исключеніе для Риго-Динабургской жел. дороги, въ которой управляющимъ былъ ея строитель, англійскій инженеръ Вильямсъ, строившій Динабурго-Витебскую дорогу.

Находя, что управленіе дорогою можетъ быть ввѣряемо лицу, знакомому съ эксплоатаціею жел. дорогъ и съ коммерческою частію, хотя бы онъ и не былъ инженеромъ, я по просьбѣ правленія Динабурго-Витебской жел. дороги согласился на назначеніе ея управляющимъ г. Долматова, исправлявшаго должность Вильямса по управленію Риго-Динабургскою жел. дорогою во время постройки Динабурго-Витебской жел.дороги. Начальникъ же по ремонту пути и зданій долженъ быть, по моему мнѣнію, свѣдущій инженеръ, безъ разбора національности, а потому я настоялъ на утвержденіи въ эту должность англійскаго инженера Карлейля, который, по выходѣ Долматова, былъ назначенъ управляющимъ дорогою, чего я, по незнанію Карлейлемъ русскаго языка, не одобрялъ. Русскіе инженеры путей сообщенія въ то время на меня сѣтовали за допущеніе Карлейля и Далматова къ занятію означенныхъ мѣстъ.

Въ октябрѣ пріѣхали на свадьбу Цесаревича Александра Александровича наслѣдный принцъ Прусскій и принцъ Уэльскій. Лица, назначенныя Государемъ для состоянія при принцахъ, я, нѣсколько служащихъ на С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ, ея инспекторъ В. П. Граве, предсѣдатель

совѣта главнаго общества графъ Г. А. Строгановъ и члены этого совѣта Д. И. Журавскій и англичанинъ Гвейеръ поѣхали къ нимъ навстрѣчу въ Императорскомъ поѣздѣ, который въ Вержболовѣ раздѣлили на двѣ части, одну для принца Прусскаго, пріѣхавшаго днемъ ранѣе принца Уэльскаго, а другую для послѣдняго. Всѣ старшія лица, ѣхавшія въ означенномъ поѣздѣ, почти цѣлый день играли въ столовомъ вагонѣ въ карты, за исключеніемъ Журавскаго, который обѣщался страдавшему зубами Граве избавить его отъ этой боли, присовокупивъ, что для этого нужное средство можетъ онъ указать только послѣ продолжительной молитвы и потому ушелъ въ особое отдѣленіе, гдѣ молился до 7 часовъ вечера. Въ это время онъ принесъ стаканъ воды, въ который налилъ нѣсколько капель какой-то жидкости, и совѣтывалъ Граве полоскать зубы этою водою. Граве вскорѣ послѣ полосканья почувствовалъ облегченіе зубной боли.

Лица, посланныя Государемъ для состоянія при принцахъ, должны были встрѣтить ихъ на послѣдней русской станціи, въ Вержболовѣ. Въ Эйдкуненѣ, послѣдней прусской станціи, гдѣ принцы пересаживались въ вагоны русскаго Императорскаго поѣзда, ихъ встрѣчали только я и служащіе при жел. дорогѣ. При встрѣчѣ принца Прусскаго я стоялъ въ полной формѣ на платформѣ станціи у мѣста, гдѣ остановился вагонъ, въ которомъ сидѣлъ принцъ. Было холодно. Я стоялъ безъ шинели и зябъ въ продолженіе нѣсколькихъ минутъ, такъ какъ никто не выходилъ изъ вагона. Наконецъ, изъ него выскочилъ офицеръ, заявившій мнѣ, что онъ графъ Эйленбургъ, адъютантъ принца. Незадолго передъ этимъ, газеты, печатая объ убійствѣ повара англійскаго принца Альфреда, путешествовавшаго по Пруссіи, обвиняли этого Эйленбурга въ участіи въ этомъ преступленіи, но онъ, по причинѣ его высокаго положенія, какъ адъютантъ принца и сынъ министра внутреннихъ дѣлъ, не преслѣдуется судебными властями.

Понятно то непріятное впечатлѣніе, которое на меня произвела представившаяся мнѣ личность. Наконецъ принцъ и вся его свита вышли изъ вагона и, пересѣвъ въ вагоны Императорской фамиліи, поѣхали въ Россію. Принцъ имѣлъ пріятную осанку. Онъ обошелся со мною и прочими встрѣтившими его горделиво, какъ подобаетъ нѣмецкимъ и въ особенности Прусскимъ принцамъ. По нелюбви моей къ нѣмцамъ, я предпочелъ сопровождать до Петербурга принца Уэльскаго, а съ принцемъ Прусскимъ послалъ Граве.

На другой день я выѣхалъ изъ Эйдкунена навстрѣчу принцу Уэльскому, который немедля по остановкѣ привезшаго его поѣзда, увидѣвъ меня, выскочилъ на платформу. Я представился ему. Онъ подалъ руку и немедля представилъ мнѣ сопровождавшихъ его лицъ высшей англійской аристократіи. Войдя въ вагонъ поѣзда, въ которомъ я за нимъ пріѣхалъ, принцъ изъявилъ удивленіе удобству и роскоши вагона и пожелалъ видѣть остальные вагоны. Я ему объяснилъ, что вагоны имѣютъ между собою сообщенія и онъ, во время проѣзда отъ Эйдкунена до Вержболова, осмотрѣлъ всѣ вагоны поѣзда и продолжалъ ихъ расхваливать. На платформѣ Вержболов-

ской станціи ожидали принца присланный Государемъ для состоянія при немъ генералъ-адъютантъ, адмиралъ графъ Логинъ Логиновичъ Гейденъ, много другихъ лицъ и почетный караулъ, мимо котораго, по приглашенію Гейдена, принцъ прошелъ. Замѣтно было, что онъ этимъ затруднялся, не такъ какъ принцъ Прусскій, который наканунѣ, выйдя изъ вагона, прошелъ мимо почетнаго караула, не ожидая ничьего приглашенія.

Принцъ Уэльскій имѣлъ красивую и пріятную наружность. На Вержболовской станціи былъ сервированъ обѣдъ и передъ нимъ закуска. Принцъ меня спросилъ, какъ по-русски называютъ напитокъ, который пьютъ передъ закускою, и потомъ, выпивъ водки, вставилъ это слово за ужиномъ и на другой день за завтракомъ. Онъ пригласилъ меня сѣсть за обѣдомъ подлѣ себя, вѣроятно потому, что еще не успѣлъ познакомиться съ другими лицами, но когда я взялся уже за стулъ, стоявшій подлѣ принца Гейденъ сказалъ, чтобы я сѣлъ подлѣ него, такъ какъ съ одной стороны стола будутъ сидѣть англичане, а съ другой русскіе: можно было подумать, что мы находимся въ непріязненныхъ отношеніяхъ. Я повиновался. Принцъ замѣтилъ мнѣ, что я не воспользовался его приглашеніемъ сѣсть подлѣ него. Я объяснилъ, что дисциплина обязывала меня исполнить приказаніе старшаго лица, присланнаго Государемъ навстрѣчу принца. Обѣдъ былъ очень оживленный. Принцъ разговаривалъ преимущественно со мною какъ за обѣдомъ, такъ и во время проѣзда до Вильны и за ужиномъ въ этомъ городѣ.

Проѣхавъ Вильну, мы разошлись по разнымъ вагонамъ. Я ѣхалъ въ такъ называемомъ варшавскомъ вагонѣ, раздѣленномъ занавѣсью на двѣ половины. Ѣхавшіе въ томъ же вагонѣ Журавскій и Гвейеръ уступили мнѣ половину вагона, а сами расположились въ другой половинѣ. Когда я и Гвейеръ, потушивъ лампы, легли спать, Журавскій читалъ при свѣчахъ какую-то книгу (кажется, евангеліе) и при этомъ то складывалъ руки, какъ для моленія, то подымалъ, то опускалъ глаза. Это мѣшало мнѣ спать, и я, чтобы заснуть, задернулъ занавѣсъ, отдѣлявшій меня отъ помѣщенія Журавскаго и Гвейера. Послѣдній на другой день жаловался мнѣ, что жесты Журавскаго, продолжавшіеся всю ночь, не дали ему спать. За нѣсколько станцій до Петербурга принцъ надѣлъ Андреевскую ленту. Въ Петербургѣ онъ былъ встрѣченъ Государемъ, его братьями, сыновьями и многочисленною свитою. Государь прошелъ съ принцемъ мимо почетнаго караула; въ это время музыка играла англійскій военный маршъ.

Хотя я участвовалъ въ нѣкоторыхъ изъ торжествъ, бывшихъ по случаю бракосочетанія Цесаревича, но принцъ не могъ нигдѣ меня замѣтить. При его отъѣздѣ изъ Петербурга, онъ пріѣхалъ съ Государемъ на Петербургскую станцію С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги. Увидѣвъ меня на станціонной платформѣ, онъ съ видимымъ удовольствіемъ подбѣжалъ ко мнѣ. Подавая мнѣ руку, онъ сказалъ Государю, что я первый его знакомый на Русской землѣ, и изъявилъ удивленіе, что не видалъ меня во все время своего пребыванія въ Петербургѣ. Я сопровождалъ его до границы, и онъ все время былъ очень любезенъ. На границѣ онъ позвалъ меня въ свой

вагонъ и просилъ, въ воспоминаніе о немъ, принять перстень съ 5-ю брилліантами, расположенными въ видѣ креста, который и вручилъ мнѣ. Это единственный подарокъ, который я имѣлъ отъ особъ иностранныхъ царственныхъ фамилій. Принцъ своимъ простымъ и любезнымъ обращеніемъ, въ особенности въ сравненіи съ обращеніемъ нѣмецкихъ принцевъ, произвелъ на меня самое пріятное впечатлѣніе. Очень сожалѣю, что во время его пріѣзда въ 1874 году, на свадьбу великой княжны Маріи Александровны, это впечатлѣніе нѣсколько измѣнилось. При посѣщеніи имъ съ другими принцами Петербургскаго англійскаго клуба, состоявшій при немъ и въ этотъ пріѣздъ графъ Л. Л. Гейденъ представилъ меня. Я увидалъ утомленнаго лысаго старика: такъ перемѣнила его болѣзнь. Я напомнилъ ему о первой встрѣчѣ. Онъ отвѣчалъ нѣсколькими незначительными словами и вообще казался угрюмымъ.

Въ декабрѣ 1866 года я провожалъ великаго князя Михаила Николаевича съ его супругою изъ Москвы до Козлова. Великій князь былъ очень доволенъ покойнымъ путемъ и ночлегомъ въ Козловскомъ домѣ; за то и другое очень благодарилъ меня. Въ Козловѣ Ихъ Высочествамъ былъ приготовленъ великолѣпный ужинъ, за которымъ мы просидѣли до поздней ночи. Великій князь былъ очень любезенъ со мною.

24 декабря 1866 года пріѣхалъ ко мнѣ князь С. А. Долгоруковъ (статсъ-секретарь у принятія прошеній, а впослѣдствіи членъ Государственнаго Совѣта) съ объявленіемъ, что въ этотъ день утверждена концессія на Курско-Кіевскую жел. дорогу за нимъ, П. Г. Дервизомъ и Меккомъ. При этомъ онъ очень благодарилъ меня за оказанное мною имъ содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ и просилъ моего покровительства на будущее время. Участіе мое было весьма незначительное. Оно состояло только въ томъ, что я о послѣднихъ двухъ лицахъ далъ графу С. Г. Строганову, Р. В. Чевкину и А. А. Абазѣ отзывъ, какъ о хорошихъ строителяхъ. Строгановъ же, Чевкинъ и Абаза имѣли вліяніе на выдачу этой концессіи по слѣдующему случаю. П. П. Мельниковъ былъ очень нерасположенъ къ Дервизу и вообще желалъ продолжать постройку дороги отъ Курска до Кіева тѣмъ способомъ, которымъ строилась Московско-Курская жел. дорога, и потому представлялъ невыгоды предложеній, дѣлаемыхъ учредителями новой дороги. М. Х. Рейтернъ, напротивъ того, предпочиталъ передать постройку въ частныя руки. Вслѣдствіе этого разногласія была учреждена подъ предсѣдательствомъ Строганова комиссія. Въ нее членами были назначены, сверхъ двухъ поименованныхъ министровъ, Чевкинъ и Абаза, которые согласились съ мнѣніемъ Рейтерна. Дальнѣйшаго покровительства я не могъ оказать учредителямъ дороги, такъ какъ положеніемъ о мѣстной инспекціи работъ она была подчинена непосредственно министру путей сообщенія. Инспекторомъ былъ назначенъ инженеръ подполковникъ В. А. Кипріановъ, состоявшій при мнѣ въ 1861 и 1862 годахъ и впослѣдствіи, занимая другія должности, довольно часто посѣщавшій меня. Когда же онъ былъ избранъ въ инспекторы Курско-Кіевской дороги, то не только пересталъ бывать

у меня, но въ январѣ и февралѣ 1867 года видимо прятался, когда намъ случалось встрѣчаться въ департаментѣ жел. дорогъ. Онъ и Липинъ въ это время сочиняли положеніе объ инспекціи, по которому она мнѣ не подчинялась. Липинъ дѣлалъ это не только по нерасположенію ко мнѣ, а такъ же, какъ и Кипріановъ, для собственныхъ выгодъ: первый назначилъ себѣ добавочное содержаніе изъ суммъ, назначенныхъ на постройку Курско-Кіевской жел. дороги, а послѣдній, какъ всѣ тогда увѣряли, обложилъ учредителей ежегодною значительною платою, чего онъ, состоя подъ моимъ начальствомъ, не могъ бы сдѣлать. Я же, видя нерасположеніе ко мнѣ Мельникова, былъ съ одной стороны радъ, что имѣю менѣе занятій и отвѣтственности, но съ другой стороны не могъ не быть оскорбленнымъ подобными распоряженіями. Поводомъ къ назначенію на Курско-Кіевскую дорогу инспекціи, независимой отъ главнаго инспектора, послужило то, что правительство впредь до открытія дороги оставило за собою $^3/_4$ акцій, внося за нихъ деньги учредителямъ по выдаваемымъ инспекціею свидѣтельствамъ, основаннымъ на повѣренныхъ ею счетахъ, представляемыхъ учредителями, о произведенныхъ ими работахъ.

При учрежденіи этой инспекціи повторилось то же, что и при учрежденіи инспекціи по работамъ на Кіево-Балтской жел. дорогѣ, а именно, назначеніе на инспекцію и на департаментъ жел. дорогъ 1% съ годовыхъ уплатъ, слѣдующихъ учредителямъ, т.-е., слишкомъ по 70.000 р. въ годъ, а за исключеніемъ 33.320 р., назначенныхъ на инспекцію, оставалось для департамента до 37.000 р. Упомянутые же 33.320 р. назначались по штату на содержаніе инженеровъ, получающихъ еще особое содержаніе изъ суммъ, ассигнуемыхъ на личный составъ министерства, другихъ техниковъ и чиновниковъ, а равно на наемъ помѣщенія для канцеляріи и канцелярскія и чертежныя потребности.

Кипріановъ, получавшій по этому штату содержанія 5 000 р., имѣлъ сверхъ того въ безотчетномъ распоряженіи изъ означенной суммы 12.020 р., изъ которыхъ на служебныя дѣла тратилъ, конечно, мало. Для доказательства значительности штата инспекціи одной Курско-Кіевской жел. дороги, по которому полагалось, за исключеніемъ 10.400 р. содержанія 4 участковыхъ инспекторовъ, 22.920 р., напомню, что въ то же время штатъ главной инспекціи всѣхъ частныхъ жел. дорогъ простирался, какъ изложено выше, только до 7.780 р., т.-е., былъ почти втрое менѣе.

Мельниковъ не замедлилъ разочароваться въ Кипріановѣ и изъявлялъ мнѣ сожалѣніе, что назначилъ его инспекторомъ, причемъ увѣрялъ, что Кипріановъ ничего не смыслитъ въ постройкѣ жел. дорогъ. Я утверждалъ противное въ виду того, что Кипріановъ человѣкъ ученый и былъ начальникомъ работъ по постройкѣ жел. дороги отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода. Мельниковъ въ подтвержденіе своихъ словъ увѣрялъ, что Кипріановъ отвѣчалъ ему на самые простые вопросы, какъ-то: о длинѣ шпалъ и т. п., неправильно, давая шпалѣ даже меньшую длину, чѣмъ разстояніе пути между рельсами. Я возразилъ, что Кипріановъ былъ обиженъ

вопросами, которые можно давать только вовсе не знающимъ дѣла жел. дорогъ и, принимая ихъ за насмѣшки, позволилъ себѣ отвѣчать также насмѣшками.

По концессіи Курско-Кіевской жел. дороги длина ея назначена 438 верстъ. Полотно дороги устраивалось въ два пути, а рельсы клались въ одинъ путь. Стоимость дороги опредѣлена оптомъ въ 3.824.285 ф. ст. Означенный капиталъ, гарантированный правительствомъ $5^1/_{12}\%$ на 85 лѣтъ, образовался изъ акцій на 1.500.000 и облигацій на 3.000.000 ф. ст. номинальныхъ, или всего на 28.125.000 р., что составляло на версту по 65.000 р. Цѣна эта была чрезвычайно выгодная, такъ какъ учредители получили въ дѣйствительности по 54.500 р. за версту. Они раздали работы по участкамъ оптомъ нѣсколькимъ инженерамъ, изъ которыхъ инженерамъ Панаевымъ половину всего протяженія. Эта раздача производилась, несмотря на оставленіе учредителями въ свою пользу значительной суммы изъ основного капитала, по весьма высокимъ цѣнамъ, такъ что Панаевы и всѣ прочіе инженеры, строившіе участки, получили значительные барыши, хотя они не жалѣли денегъ на хорошее производство работъ. Упомянутая концессія заключала въ себѣ и тѣ пункты по управленію акціонернымъ обществомъ, которые обыкновенно помѣщаются въ уставахъ обществъ. Различіе было только въ томъ, что постройка Курско-Кіевской жел. дороги сдавалась не обществу, а выше упомянутымъ учредителямъ; акціонерное же общество имѣло образоваться по окончаніи постройки дороги.

Въ послѣдній день 1866 года состоялось, по докладу шефа жандармовъ, Высочайшее повелѣніе объ обязанностяхъ и подчиненіи жандармскихъ полицейскихъ управленій жел. дорогъ, имѣвшее большое вліяніе на эксплоатацію этихъ дорогъ въ Россіи и слѣдовательно на мою дальнѣйшую службу, какъ главнаго инспектора частныхъ жел. дорогъ. Оно заключалось въ слѣдующемъ:

«1. На жандармскія полицейскія управленія жел. дорогъ, независимо обязанностей наружной полиціи, составляющихъ настоящее ихъ назначеніе, возложить и обязанности наблюдательныя, для сего и подчинить ихъ вѣдѣнію жандармскаго начальства съ тѣмъ, чтобы опредѣленіе, увольненіе, переводы, поощренія, награды и отвѣтственность всѣхъ чиновъ означенныхъ управленій зависѣли непосредственно отъ жандармскаго начальства.

«2. Обязать чиновъ полицейскихъ управленій жел. дорогъ: а) исполнять всѣ предписанія министра путей сообщенія, обращенныя къ нимъ непосредственно, и б) исполнять всѣ законныя требованія инспекціи жел. дорогъ, не противорѣчащія ихъ обязанностямъ, въ смыслѣ водворенія нарушеннаго порядка, а равно успѣшнаго и безостановочнаго движенія всѣхъ поѣздовъ; въ случаѣ же невозможности выполнить предъявленныхъ требованій инспекціи, немедленно доносить о томъ своему начальству.

«3. Предоставить инспекторамъ жел. дорогъ, въ случаѣ замѣченныхъ ими упущеній со стороны полицейскихъ управленій, или послабленій, клонящихся ко вреду или ущербу казеннаго или частнаго интереса, а

также превышенія власти, или противодѣйствія распоряженіямъ инспекціи, немедленно доводить о томъ до свѣдѣнія шефа жандармовъ».

Государственный Совѣтъ неоднократно выражалъ необходимость сосредоточенія полицейской власти на жел. дорогахъ въ министерствѣ путей сообщенія, а потому если бы графъ Шуваловъ представилъ объ отдѣленіи полицейскихъ жандармскихъ управленій на жел. дорогахъ отъ инспекцій черезъ Государственный Совѣтъ, какъ это требуется закономъ, то, конечно, не послѣдовало бы вышеприведеннаго Высочайшаго повелѣнія. Въ доказательство моихъ словъ о взглядѣ Государственнаго Совѣта на этотъ предметъ, приведу выписку изъ журнала Совѣта 1 и 17 мая 1865 года., въ которой выражено:

«Что воспрещеніе курить табакъ на жел. дорогахъ, если бы въ принятіи этой мѣры настояла надобность, а также и примѣненіе въ семъ случаѣ карательныхъ правилъ закона, Государственный Совѣтъ призналъ необходимымъ предоставить распоряженію главнаго управленія путей сообщенія, какъ для предотвращенія очевидно неудобнаго вмѣшательства мѣстныхъ полицейскихъ начальствъ въ распоряженія, до управленія жел. дорогъ относящіяся, такъ *главнымъ образомъ и для того, чтобы удержать и соблюсти въ полной мѣрѣ необходимое во многихъ отношеніяхъ единство дѣйствія полицейской власти на жел. дорогахъ, съ сосредоточеніемъ оной въ главномъ управленіи путей сообщенія*».

Шефъ жандармовъ графъ Шуваловъ не нашелъ даже нужнымъ войти передъ представленіемъ доклада въ предварительное соглашеніе, какъ это вообще принято, съ министромъ путей сообщенія Мельниковымъ. Вышеприведенные три пункта Высочайшаго повелѣнія оставили вполнѣ неопредѣленными обязанности жандармской полиціи на жел. дорогахъ и ихъ отношенія къ инспекторамъ этихъ дорогъ. Изъ нихъ было ясно только, что, за возложеніемъ на означенныя управленія наблюдательныхъ обязанностей, они подчинялись не инспекторамъ, а жандармскому начальству. Предоставленіе же инспекторамъ, въ случаѣ замѣченныхъ ими упущеній со стороны полицейскихъ управленій, доводить о томъ до свѣдѣнія шефа жандармовъ, было неисполнимо: какъ могли инспекторы жаловаться, помимо своего начальства, шефу жандармовъ на его подчиненныхъ, которые, конечно, всегда оказывались бы правыми. И дѣйствительно, ни одинъ изъ инспекторовъ не воспользовался этимъ правомъ, хотя всѣ были постоянно недовольны дѣйствіями полицейскихъ управленій. Жалобы же чиновъ полицейскихъ управленій на инспекціи предоставлено имъ приносить своему начальству, а не министру путей сообщенія.

По предмету отдѣленія полицейскихъ управленій отъ инспекціи въ продолженіе предшествовавшихъ 4-хъ лѣтъ учреждено нѣсколько комиссій, въ которыя я былъ назначаемъ членомъ. Въ эти комиссіи было мною подано нѣсколько обширныхъ записокъ, ясно доказывающихъ вредъ, который произойдетъ для дорогъ отъ отдѣленія полицейскихъ управленій отъ инспекціи. Эти записки сохранились въ департаментѣ жел. дорогъ. Онѣ были до того

убѣдительны, что всѣ комиссіи, несмотря на присутствіе въ нихъ начальниковъ штаба корпуса жандармовъ, оканчивали свои занятія безъ удовлетворенія желаній шефовъ князя Долгорукова и графа Шувалова. Послѣдній, не обращая вниманія на мнѣнія комиссій, личнымъ докладомъ Государю испросилъ выше приведенное Высочайшее повелѣніе. Оно оставляло жел. дороги безъ полиціи, потому что жандармскіе офицеры, не будучи никому подчинены на жел. дорогахъ, перестали исполнять свои обязанности, причемъ инспекторы дорогъ, на обязанности которыхъ остается и теперь полицейское наблюденіе на дорогахъ, лишились мѣстныхъ органовъ. Затѣмъ, не имѣя возможности дѣйствовать безъ этихъ органовъ, инспекторы также опустили руки, бездѣйствуютъ и черезъ это, между прочимъ, такъ сильно хромаетъ эксплоатація жел. дорогъ. Желая предотвратить этотъ горькій результатъ и зная тогдашнее значеніе Шувалова, я въ послѣдней, бывшей осенью 1866 года, комиссіи по предмету учрежденія такъ называемой «наблюдательной» полиціи, предложилъ учредить на жел. дорогахъ особую наблюдательную полицію изъ жандармскихъ чиновъ, подчиненную шефу жандармовъ, и отдѣльно желѣзнодорожную полицію для исполненія тѣхъ обязанностей, которыя до того времени исполнялись жандармскими управленіями. Эти управленія содержались на счетъ суммъ, получаемыхъ отъ эксплоатаціи жел. дорогъ, и я, въ виду затрудненія для отысканія источниковъ на содержаніе «наблюдательной полиціи», предложилъ часть суммы, отпускавшейся на полицейскія управленія, передать на содержаніе «наблюдательной» полиціи. Но и это предложеніе мое не было одобрено Шуваловымъ.

Со времени подчиненія жандармскихъ управленій жел. дорогъ шефу жандармовъ, вліяніе чиновъ этихъ управленій вредно отзывается на жел. дороги, вслѣдствіе не только бездѣятельности, но и заявляемыхъ ими неправильныхъ требованій отъ правленій жел. дорогъ. Инспекторы же не останавливаютъ означенныхъ требованій, опасаясь ложныхъ доносовъ со стороны жандармскихъ чиновъ. Послѣдніе теперь сдѣлались главными лицами на жел. дорогахъ: многіе изъ управляющихъ дорогами, опасаясь съ ними ссориться, во многомъ имъ подчинились.

Жандармскія управленія при жел. дорогахъ находятся часто на значительномъ отдаленіи отъ завѣдываемыхъ ими линій, но всѣ паспорты мастеровыхъ и рабочихъ должны быть отсылаемы въ эти управленія. Эта мѣра и многія другія, придуманныя жандармскими управленіями, только затрудняютъ дѣйствія управляющихъ жел. дорогами.

Наканунѣ новаго 1867 г., вечеромъ, пріѣхала прямо ко мнѣ со станціи Николаевской жел. дороги тетка моя княжна Татьяна Андреевна Волконская, жившая постоянно въ Задонскѣ. Она объяснила намъ, что пріѣхала погостить у родныхъ въ Петербургѣ, что съ нею для прислуги былъ взятъ деревенскій мальчикъ, лѣтъ 15 отъ роду, который остался на станціи жел. дороги. Этотъ мальчикъ, однакоже, не явился ни въ этотъ, ни на другой день. Старанія наши отыскать его были тщетны.

Въ самый день Новаго Года у насъ обѣдалъ пріѣхавшій изъ Москвы Д. П. Зуевъ. Я уже говорилъ, что Зуевы намъ дальніе родственники. Тетка моя считала себя въ правѣ давать приказанія и дальнимъ племянникамъ. Она передала Зуеву неоднократно слышанный нами разсказъ, что, по прибытіи поѣзда въ Петербургъ, она громко объявила о томъ, что останавливается у меня, а потому, такъ какъ, по ея мнѣнію, кондукторы поѣзда должны были знать, гдѣ я живу, то она была увѣрена, что ея мальчика направятъ ко мнѣ. Она приписывала исчезновеніе мальчика безпорядкамъ Николаевской жел. дороги, которой начальникомъ былъ тогда братъ Зуева, Петръ Павловичъ, и требовала, чтобы его немедля отыскали и прислали ко мнѣ.

Д. П. Зуевъ, узнавъ отъ брата, что наканунѣ прибывшій въ поѣздѣ мальчикъ, назвавшій только свою госпожу и не знавшій, гдѣ она остановится, былъ отправленъ къ оберъ-полиціймейстеру, немедля его выручилъ и прислалъ ко мнѣ. Изъ разсказовъ моей тетушки мы узнали, что она была задержана на одной изъ станцій жел. дороги между Козловомъ и Москвою. Подъѣхавъ къ этой станціи, она расшумѣлась и угрожала жалобою своему племяннику, главному начальнику всѣхъ жел. дорогъ и шоссе (такъ она величала меня даже и на конвертахъ адресуемыхъ ею ко мнѣ писемъ).

Начальникъ станціи, вслѣдствіе ея криковъ, на которые жаловались и другіе пассажиры, задержалъ ее. Она, просидѣвъ полсутокъ на станціи, была отправлена только съ слѣдующимъ поѣздомъ. Но при этихъ разсказахъ она не называла ни станціи, на которой она была задержана, ни фамиліи начальника станціи, на обращеніе котораго, впрочемъ, и не жаловалась. Зная, что она иногда доходила до сумасшествія, я оставилъ это обстоятельство безъ всякаго изслѣдованія. Ей было тогда болѣе 75 лѣтъ, но она сохранила свои длинные волосы, въ которыхъ не было ни малѣйшей сѣдины, и вообще была очень бодра. Она ни мало не устала отъ переѣзда изъ Козлова въ Петербургъ, хотя вѣроятно, по скупости, ѣхала въ вагонѣ 2-го или даже 3-го класса.

Немедля по пріѣздѣ въ Петербургъ, она отправилась съ нами къ сестрѣ моей, у которой мы встрѣчали новый 1867 годъ. Послѣ молебна, за которымъ усердно молилась, она съ молодежью до полуночи вальсировала и танцовала кадрили подъ фортепьяно. Въ Петербургѣ она проживала по нѣскольку дней то у моей сестры, то у своей сестры П. А. Замятниной, жившей съ мужемъ въ Саперномъ пер., то у сына послѣднихъ Н. А. Замятнина, нанимавшаго въ это время большую квартиру въ домѣ Мальцова на Моховой. Она заявляла, что цѣлію ея пріѣзда было просить Высочайшее повелѣніе о томъ, чтобы ея племяннику Н. А. Замятнину были приданы титулъ и фамилія князей Волконскихъ, полагая, что на испрошеніе таковой придачи она имѣетъ полное право въ виду того, что ея братья не оставили мужского потомства. Я очень опасался, что она своими похожденіями можетъ повредить Н. А. Замятнину, а потому указывалъ ей на то, что фамилія князей Волконскихъ не только не прекратилась, но весьма многочисленна, а придача фамилій потомкамъ по женскому колѣну до-

пускается только въ томъ случаѣ, когда родъ, носившій эту фамилію, совершенно прекратился. Она ничего не хотѣла слушать и доказывала правильность своего требованія приведеннымъ ею документомъ, написаннымъ на длинномъ листѣ бумаги, столбцами, содержаніе котораго состояло въ повелѣніи Петра Великаго о награжденіи вотчинами моего прадѣда князя Григорія Александровича Волконскаго за оказанныя имъ услуги, описанныя въ этомъ документѣ. Я и всѣ, къ кому она относилась съ просьбою написать прошеніе къ Государю о дозволеніи Н. А. Замятнину называться княземъ Волконскимъ-Замятнинымъ, отказывали ей, такъ что она уѣхала изъ Петербурга, не подавъ прошенія. Съ открытіемъ навигаціи, она отправилась на богомолье въ Соловецкій монастырь, а въ слѣдующемъ 1868 году ѣздила въ бричкѣ на богомолье изъ Задонска въ Верхотурье.

Къ 1 января 1867 года уступлено было частнымъ обществамъ жел. дорогъ протяженіемъ въ сложности 4.281 верста, изъ коихъ 3.065 были открыты для движенія, 290 были въ постройкѣ и на 926 не было приступлено къ работамъ, и именно, на линіяхъ Курско-Кіевской и Орловско-Витебской.

Въ началѣ ноября 1866 года на балу, данномъ Петербургскимъ дворянствомъ по случаю бракосочетанія Цесаревича, Николай Михайловичъ Орловъ, сынъ Михаила Ѳеодоровича, сообщилъ мнѣ съ видимымъ удовольствіемъ объ ударѣ на мозгъ, которому въ этотъ день подвергся Николай Алексѣевичъ Милютинъ, бывшій главнымъ начальникомъ канцеляріи Его Величества по дѣламъ Царства Польскаго, и что послѣдствіемъ этого удара будетъ невозможность Милютину продолжать службу, причемъ Орловъ очень удивился сожалѣнію, изъявленному мною по этому случаю.

Орловъ—человѣкъ ума ограниченнаго. Онъ принадлежитъ къ партіи такъ называемыхъ «крѣпостниковъ», которые ненавидѣли Милютина, приписывая ему, и совершенно справедливо, значительное участіе въ составленіи положенія 19 февраля 1861 года. Я уже говорилъ, что вслѣдъ за совершеніемъ этого важнаго дѣла реакціонная партія нашла средство удалить его отъ занимаемой имъ должности товарища министра внутреннихъ дѣлъ, послѣ чего онъ жилъ за границею. Только по удаленіи великаго князя Константина Николаевича и маркиза Велепольскаго изъ Польши, онъ былъ назначенъ начальникомъ гражданскаго управленія въ Царствѣ, въ которомъ сдѣлалъ много реформъ; изъ нихъ важнѣйшія: введеніе новаго устройства для сельскаго населенія, чѣмъ остановлены были дальнѣйшія дѣйствія возстанія, и предначертанія къ подчиненію всѣхъ управленій Царства существующимъ министерствамъ въ Имперіи, каковое подчиненіе приведено было въ исполненіе постепенно, но при Милютинѣ совершилось бы, конечно, гораздо скорѣе. Предположено было начать съ присоединенія къ министерствамъ Имперіи тѣхъ управленій, которыхъ присоединеніе казалось наименѣе затруднительнымъ. Это были управленія почтъ и путей

сообщенія. Первое было присоединено въ концѣ 1866 года къ министерству почтъ и телеграфовъ подъ названіемъ западнаго почтоваго округа.

Въ началѣ января 1867 года состоялось повелѣніе о сдѣланіи распоряженія къ присоединенію управленія путей сообщенія въ Царствѣ Польскомъ къ министерству путей сообщенія. Графъ Бергъ оставался попрежнему намѣстникомъ Царства. Вслѣдствіе особенной его любви къ устройству жел. дорогъ, отысканіе лица, которому можно было бы поручить изготовить въ Варшавѣ положеніе о присоединеніи управленія путей сообщенія въ Царствѣ къ министерству Имперіи, было затруднительно. При всемъ нерасположеніи Мельникова ко мнѣ и нежеланіи его показывать передъ Государемъ пользу, которую я могу принести службѣ, онъ не могъ остановиться ни на комъ, кромѣ меня, для исполненія означеннаго порученія. Въ данномъ мнѣ по этому случаю предписаніи, онъ, между прочимъ, полагалъ управленіе путей сообщенія преобразовать въ правленіе округа, назвавъ его западнымъ. Я же, еще до полученія означеннаго предписанія, просилъ его дать округу № XI, такъ какъ округамъ путей сообщенія въ Имперіи присвоены №№ отъ I до X. Пріѣхавъ въ Варшаву 8-го января, я остановился у начальника управленія путями сообщенія въ Царствѣ генералъ-лейтенанта Э. И. Шуберскаго, который, конечно, не желалъ изъ независимаго начальника сдѣлаться обыкновеннымъ начальникомъ округа и при этомъ потерять всякое вліяніе на жел. дороги въ Царствѣ. Графъ Бергъ заявилъ мнѣ, что, по его мнѣнію, польскія жел. дороги должны оставаться въ вѣдѣніи округа путей сообщенія въ Царствѣ (на этотъ округъ онъ могъ бы имѣть болѣе вліянія, чѣмъ на главнаго инспектора, которому подвѣдомственны всѣ частныя жел. дороги въ Имперіи), а также что онъ предположилъ назвать округъ путей сообщенія западнымъ, а не XI.

Несмотря на сопротивленіе Берга и Шуберскаго, я написалъ проектъ положенія о присоединеніи разныхъ частей управленія въ Царствѣ къ министерству на тѣхъ же основаніяхъ, на какихъ эти части управляются въ Имперіи. Бергъ, узнавъ о моемъ проектѣ отъ Шуберскаго, просилъ послѣдняго передать мнѣ, что онъ не согласится на подобное положеніе. Но я представилъ его Бергу безъ всякаго измѣненія. На сдѣланныя имъ лично мнѣ замѣчанія, я отстаивалъ мысль, что если присоединять управленія Царства Польскаго къ министерствамъ, то необходимо уничтожить, за исключеніемъ нѣкоторыхъ подробностей, всякое различіе между управленіями въ Имперіи и въ Царствѣ, и достигъ того, что Бергъ со мною согласился и сообщилъ Мельникову, что онъ вполнѣ одобряетъ составленный мною проектъ положенія.

Мельниковъ передалъ его на разсмотрѣніе совѣта министерства путей сообщенія съ тѣмъ, чтобы въ его засѣданія, при обсужденіи проекта положенія, были приглашены я и директоръ его канцеляріи И. П. Боричевскій, которому поручилъ настоять въ совѣтѣ, чтобы управленіе путей сообщенія въ Царствѣ было переименовано въ западный, а не въ XI округъ,

какъ мною было предположено. До засѣданія въ совѣтѣ по означенному предмету былъ у Боричевскаго какой-то значительный чиновникъ изъ канцеляріи Его Величества по дѣламъ Царства Польскаго, который сказалъ, что онъ присланъ начальникомъ этой канцеляріи статсъ-секретаремъ Дмитріемъ Николаевичемъ Набоковымъ, поручившимъ ему просить Боричевскаго, а въ случаѣ надобности и Мельникова, назвать образуемый округъ путей сообщенія въ Царствѣ западнымъ.

Я сомнѣваюсь, чтобы этотъ чиновникъ выражалъ желаніе Набокова, а полагаю, что это были происки Поляковъ, которые домогались, чтобы по крайней мѣрѣ названія управленій въ Царствѣ разнились съ названіями подобныхъ управленій въ Имперіи. Въ засѣданіи совѣта министерства путей сообщенія Боричевскій заявилъ желаніе министра, чтобы новый округъ былъ названъ западнымъ, и долго на этомъ настаивалъ. Я представилъ совѣту, что не вижу надобности называть округъ западнымъ, когда не существуетъ восточнаго, и вообще дѣлать разницу въ наименованіи округа въ Царствѣ съ тѣми наименованіями, которыя приняты въ Имперіи. По моему мнѣнію, это могло бы подать Полякамъ поводъ увѣрять, что русское правительство не смѣло вполнѣ ассимилировать управленія въ Царствѣ съ управленіями въ Имперіи, а подобные толки могутъ быть причиною того, что нѣсколько Поляковъ подвергнутся за нихъ наказанію, что, конечно, не желательно. Боричевскій, а за нимъ и совѣтъ министерства согласились съ моими доводами. Состоявшійся по этому поводу журналъ совѣта представленъ Мельниковымъ безъ измѣненій въ комитетъ по дѣламъ Царства Польскаго, послѣдствіемъ чего былъ именной указъ Сенату отъ 25 февраля 1867 года, состоявшій изъ 10 статей, изъ коихъ первыя четыре, какъ главныя, привожу здѣсь буквально:

«1, Изъ состоящихъ нынѣ въ вѣдѣніи управленія путями сообщенія въ Царствѣ Польскомъ сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній образовать особый XI округъ путей сообщенія, и затѣмъ начальника управленія именовать начальникомъ XI округа путей сообщенія, а управленіе правленіемъ XI округа. Существующіе же штаты управленія и прочихъ частей онаго оставить впредь до времени безъ измѣненія.

«2, Инспекцію частныхъ жел. дорогъ отдѣлить отъ округа и подчинить главному инспектору частныхъ жел. дорогъ въ Имперіи, и затѣмъ инспектора жел. дорогъ въ Царствѣ именовать инспекторомъ Варшаво-Вѣнской, Бромбергской, Лодзинской и Тереспольской жел. дорогъ. Чиновъ, состоящихъ при начальникѣ управленія путей сообщенія для занятій собственно по надзору за частными жел. дорогами, присоединить къ инспекціи; согласно сему, въ инспекціи имѣть: трехъ помощниковъ инспектора, одного комиссара, одного переводчика, одного секретаря, одного контролера, одного журналиста (онъ же архиваріусъ) и одного чиновника для письма, съ сохраненіемъ всѣмъ симъ чинамъ окладовъ, нынѣ ими получаемыхъ.

«3, Правленію XI округа путей сообщенія, относительно правъ его,

обязанностей и дѣлопроизводства, руководствоваться положеніями, для округовъ путей сообщенія въ Имперіи существующими.

«4, Надзоръ за частными жел. дорогами въ губерніяхъ Царства Польскаго производить на основаніи существующихъ постановленій о надзорѣ за таковыми дорогами въ Имперіи».

Въ концѣ марта 1867 года я ѣздилъ въ Польшу для осмотра отошедшихъ въ вѣдѣніе главной инспекціи жел. дорогъ Варшаво-Вѣнской, протяженіемъ 324 версты, Варшаво-Бромбергской 138, Варшаво-Терешольской отъ Варшавы до Лукова 109, 2 и Лодзинской, протяженіемъ 26, всего 577, 8 версты. Въ Польшѣ была уже весна, а, вернувшись въ Петербургъ, я нашелъ еще зиму.

Въ январѣ 1867 года пріѣхалъ въ Петербургъ братъ мой Николай съ женою и двумя дочерьми. Лѣто 1866 года онъ провелъ въ Австріи, гдѣ лечился холодными водами. Это леченіе ему не помогло. Онъ провелъ осень и начало зимы въ Нижегородской деревнѣ и пріѣхалъ въ Петербургъ, чтобы просить объ увольненіи его отъ командованія дивизіею и дозволеніи снова отправиться за границу. Государь мнѣ говорилъ впослѣдствіи, что онъ на первую изъ этихъ просьбъ не согласился, желая удержать на службѣ хорошаго и храбраго генерала въ надеждѣ, что заграничное леченіе поможетъ еще брату. Между тѣмъ, онъ назначенъ былъ начальникомъ 21-ой пѣхотной дивизіи, штабъ которой находился въ Гельсингфорсѣ.

Несмотря на болѣзненное положеніе брата, жена его продолжала неистовствовать. Она колотила прислугу, которая приносила жалобы мировому судьѣ; на вызовы судьи она не являлась, а посылала мужа. Впрочемъ, я узналъ объ этомъ стороною: братъ скрывалъ отъ меня продѣлки своей жены.

Я желалъ, чтобы лейбъ-медикъ Цицуринъ, осмотрѣвъ брата, далъ ему совѣтъ о томъ, какія воды могли быть ему полезны. Для этого 31 января, бывъ у Цицурина, пригласилъ его обѣдать ко мнѣ на другой день. Во время моего посѣщенія Цицуринъ получилъ извѣщеніе, что Государь согласился на его назначеніе начальникомъ придворной медицинской части, съ увольненіемъ отъ должности главнаго инспектора военно-медицинской части.

Цицуринъ былъ очень доволенъ новымъ назначеніемъ, но сказалъ мнѣ, что, несмотря на соизволеніе Государя по докладамъ министра Двора объ его назначеніи и военнаго министра объ увольненіи отъ прежней должности, самъ графъ Адлербергъ говорилъ ему, что нельзя быть увѣреннымъ въ окончательномъ назначеніи до напечатанія приказа, такъ какъ сильная нѣмецкая партія желаетъ доставить мѣсто управляющаго придворною медицинскою частію лейбъ-медику изъ нѣмцевъ и съ этою цѣлью хлопочетъ у Императора. Однако жъ хлопоты этой партіи оказались безуспѣшными..

31-го января въ 12 часу ночи я получилъ собственноручное предписаніе

Мельникова, написанное на двухъ страницахъ большого листа. Мельниковъ, сообщая мнѣ, что торговцы г. Козлова прислали новыя жалобы на притѣсненія, дѣлаемыя по отправкѣ грузовъ изъ этого города, поручалъ разслѣдовать эти жалобы на мѣстѣ и прекратить притѣсненія. Вслѣдствіе этого я долженъ былъ на другое утро выѣхать изъ Петербурга, а потому написалъ къ Цицурину, что не могу его принять къ своему обѣду. Вслѣдствіе этого братъ мой не видалъ Цицурина, а по совѣту другихъ медиковъ большую часть лѣта 1867 года провелъ въ Ишлѣ.

Пріѣхавъ 2-го февраля въ Москву, я узналъ, что по всей Московско-Козловской линіи свирѣпствуютъ сильныя метели, задерживающія правильное движеніе поѣздовъ. Я, однако же, немедленно отправился по Московско-Рязанской жел. дорогѣ, по которой съ остановками отъ снѣжныхъ заносовъ доѣхалъ до Рязани. На Рязанско-Козловской жел. дорогѣ поѣздъ долженъ былъ по той же причинѣ вернуться на одну изъ малыхъ станцій. На всѣхъ станціяхъ, съ которыхъ, вслѣдствіе извѣщенія о заносахъ, не отправляли поѣзда, ѣхавшіе въ немъ пассажиры страшно шумѣли и бранили начальниковъ станцій и другихъ служащихъ на дорогѣ, чѣмъ въ особенности отличался адъютантъ военнаго министра Милютина, котораго фамиліи не помню. Вообще пассажиры изъ военныхъ, въ особенности состоящіе при высокопоставленныхъ лицахъ, отличаются своими неправильными требованіями отъ служащихъ на жел. дорогахъ. Я бы могъ привести тому много доказательствъ; ограничусь приведеніемъ одного примѣра. Флигель-адъютантъ Илларіонъ Николаевичъ Толстой, опоздавъ на Козловскую станцію, требовалъ дать ему безплатно экстренный пассажирскій поѣздъ и, за неисполненіе его требованія, сильно бранилъ начальника станціи, угрожая жалобою Государю.

Сильные заносы были такъ значительны, что пассажирскіе дома на станціяхъ были засыпаны снѣгомъ почти до крышъ. Инженеръ Ратьковъ-Рожновъ, никогда прежде не ѣздившій на югъ отъ Москвы, былъ чрезвычайно удивленъ этими снѣжными метелями, сила которыхъ на сѣверѣ гораздо менѣе значительна.

Въ Козловѣ я долженъ былъ выслушать претензіи нѣсколькихъ десятковъ отправителей. Онѣ состояли въ томъ, что желѣзнодорожное начальство отправляетъ слишкомъ мало поѣздовъ, черезъ что накопилось на станціи огромное число грузовъ, а отправители терпятъ отъ гніенія хлѣба на станціи и отъ обязанности платить за несвоевременное его доставленіе неустойки тѣмъ, кому онъ проданъ; что не соблюдается очередь въ отправленіи грузовъ и что постоянно дается предпочтеніе тѣмъ грузамъ, которые помѣщены въ амбарахъ, принадлежащихъ дорогѣ, или которыхъ отправленіе, на правѣ комиссіонеровъ, приняли на себя служащіе на дорогѣ. Первая изъ означенныхъ претензій лишена была основанія: грузоотправители полагали, что жел. дорога повезетъ въ одинъ день все, что ей будетъ въ этотъ день доставлено; ежедневная же подвозка къ Козловской станціи часто превышала 200 тыс. пудовъ. По уставу общества Рязанско-

Козловской жел. дороги назначено было имѣть на ней 580 вагоновъ. При этомъ числѣ вагоновъ могло быть отправляемо въ день въ одну сторону не болѣе 7 товарныхъ поѣздовъ съ грузомъ въ 100 тыс. пудовъ, который и перевозился. Ясно, что долженъ былъ ежедневно увеличиваться складъ грузовъ на станціяхъ до того времени, когда по грунтовымъ дорогамъ подвозъ будетъ затруднителенъ, т.-е., до наступленія весны.

Увеличеніе подвижного состава, котораго, впрочемъ, негдѣ было тогда получить, нисколько не помогло бы ускоренію перевозки грузовъ, такъ какъ при 25-верстныхъ разстояніяхъ между станціями, на которыхъ только и могли скрещиваться поѣзда по дорогѣ, устроенной въ одинъ путь, нельзя было пускать болѣе 7 товарныхъ поѣздовъ въ каждую сторону, принимая въ соображеніе пассажирскіе поѣзда.

Другая претензія грузоотправителей была справедлива. Очередная книга грузовъ по мѣрѣ ихъ прибытія на станцію была ведена неправильно, и мною замѣчено явное предпочтеніе грузамъ, хранящимся въ амбарахъ, принадлежащихъ дорогѣ, а также выказалось подозрѣніе въ томъ, что такое же предпочтеніе дается грузамъ, отправляемымъ черезъ комиссіонеровъ-служащихъ на дорогѣ. Мною была введена строгая очередь въ отправленіи грузовъ. Амбары, выстроенные близъ желѣзнодорожной станціи, за храненіе грузовъ въ которыхъ былъ положенъ особый сборъ, по моему распоряженію включены въ составъ станціи, съ уничтоженіемъ означеннаго сбора. При этомъ дорога ничего не выигрывала отъ отправленія грузовъ, хранящихся въ амбарахъ, ранѣе прочихъ привезенныхъ на станцію, черезъ что получалась увѣренность въ соблюденіи одинаковой очереди для грузовъ, лежащихъ въ амбарахъ и на платформахъ станціи. По моему требованію запрещено служащимъ на дорогѣ заниматься комиссіонерствомъ по отправкѣ грузовъ, а грузоотправителямъ поставлено было въ обязанность заблаговременно заявлять о количествѣ имѣющагося у нихъ къ перевозкѣ груза, и между ними составлялась очередь при отправкѣ ихъ грузовъ, назначеніемъ каждому числа вагоновъ, соразмѣрно съ объявленнымъ ими количествомъ грузовъ. Но жалобы грузоотправителей не прекращались. Онѣ вызывали неоднократное мое посѣщеніе Рязанско-Козловской жел. дороги. 10 февраля 1867 г. шефъ жандармовъ препроводилъ Мельникову выписку изъ частнаго письма изъ Козлова, которую послѣдній доставилъ мнѣ съ резолюціею: «Прошу А. И. Дельвига объяснить г. шефу жандармовъ въ чемъ дѣло». Въ выпискѣ говорилось:

«Позвольте высказать наше всеобщее угнетеніе со стороны служащихъ на мѣстной станціи Рязанско-Козловской жел. дороги въ качествѣ начальниковъ, кои тяжелымъ гнетомъ и тормазомъ поработили Козловскихъ обывателей. Съ глубокимъ прискорбіемъ имѣю честь извѣстить васъ, что вотъ уже болѣе двухъ недѣль, какъ ворота для городскихъ товаровъ затворены и въ это время неисчислимое количество товаровъ накопилось на рукахъ торговцевъ, сбытъ которыхъ необходимъ, какъ самая жизнь для человѣка; къ величайшему всеобщему недоразумѣнію, товары, адре-

сованные на начальниковъ, имена коихъ суть: Николай Николаевичъ *Савинскій*, Викторъ Карловичъ *Мейнардъ* и Василій Ивановичъ *Лищинскій*, принимаются ежедневно, и что бы подумали объ этомъ дѣлѣ, когда бы знали всѣ—по поводу комиссіи—ихъ продѣлки. Нечего говорить, какъ мы пострадали 9 мая 1865 года, то прошлое; а воочію совершающееся для насъ разореніе вопіетъ само за себя; нѣтъ людей, кто бы принялися за это дѣло. Время быстро улетаетъ, капиталы исчезаютъ, кредитъ въ агоніи, торговцы въ отчаяніи, такъ посудите, каково же наше положеніе? Сказать о томъ, что происходитъ съ товарами на платформахъ, не достаетъ словъ; при одномъ воспоминаніи о жел. дорогѣ кровь стынетъ въ жилахъ. Мы погибаемъ, т.-е., не мы, а наши капиталы. Если мѣсяцъ времени и отправка товаровъ не улучшится, тогда банкротствъ въ Козловѣ, какъ должно ожидать, будетъ много, но на исправленіе надеждъ мало. Горбатаго исправитъ могила.»

Жалобы продолжались и въ зиму 1867—1868 годовъ, несмотря на то, что къ этому времени прибыло на дорогу еще 130 товарныхъ вагоновъ, сверхъ того были заказаны 100 таковыхъ же вагоновъ и четыре паровоза и устроились для возможности болѣе частаго скрещиванія 3 промежуточныхъ станціи, такъ что общество въ одинъ годъ, безъ всякаго пособія отъ правительства, истратило 432.000 р., чтобы имѣть возможность отправлять ежедневно въ каждую сторону по 12 товарныхъ поѣздовъ. Жалобы грузоотправителей послужили главнымъ поводомъ тому, что въ мартѣ 1868 года дано было Государемъ порученіе графу В. А. Бобринскому изслѣдовать причины задержки грузовъ по замосковнымъ жел. дорогамъ. По его окончаніи Бобринскій былъ назначенъ товарищемъ министра путей сообщенія, а въ слѣдующемъ году министромъ. Неудовольствія, заявляемыя грузоотправителями немедля по открытіи движенія по Рязанско-Козловской жел. дорогѣ, весьма замѣчательны. Они повторялись въ бо́льшемъ или мѣньшемъ размѣрѣ при открытіи всѣхъ прочихъ жел. дорогъ въ плодородной полосѣ Россіи, а потому я счелъ полезнымъ, для ихъ подробнаго уясненія, приложить къ настоящей главѣ «Моихъ воспоминаній» статью Козлянинова (Михаила Петровича), бывшаго предсѣдателя правленія общества Рязанско-Козловской жел. дороги, напечатанную въ мартѣ 1868 года подъ названіемъ: «Козловская дорога и ея комиссіонерство» *). О послѣднемъ скажу, что съ продолженіемъ жел. дороги къ Воронежу, Тамбову и Борисоглѣбску, оно само собою прекратило свое существованіе. Въ упомянутой статьѣ обращаетъ особое вниманіе совершенная несостоятельность Николаевской жел. дороги, во время нахожденія ея въ казенномъ управленіи, къ перевозкѣ грузовъ, доставляемыхъ въ Москву по замосковнымъ жел. дорогамъ, изъ которыхъ въ то время существовали только незадолго открытыя Московско-Курская и Московско-Рязанско-Козловская: съ послѣдней съ 1 января 1867 года по 1 марта 1868 года грузы, назначенные

*) Приложеніе III-е.

въ Петербургъ, вовсе не принимались въ теченіе 212 сутокъ и потому эти грузы, подвозимые къ Московско-Козловской жел. дорогѣ, должны были лежать на станціяхъ послѣдненазванной линіи.

Возвращался я по Рязанско-Козловской жел. дорогѣ въ экстренномъ поѣздѣ, который шелъ съ большою скоростью, верстъ по 70 въ часъ. Я замѣтилъ инспектору дороги Д. П. Зуеву, что этой скорости на новой дорогѣ и въ особенности зимою не должно быть допускаемо. Онъ, сдѣлавъ распоряженіе объ уменьшеніи скорости, отвѣчалъ, что путь хорошо уложенъ, вслѣдствіе чего ѣзда и при значительной скорости совершенно покойна. Дѣйствительно, играя въ карты, никто не чувствовалъ ни малѣйшаго толчка. Но только что я успѣлъ вернуться въ Петербургъ, какъ получилъ телеграмму о страшномъ несчастіи съ пассажирскимъ поѣздомъ, который на 76 верстѣ отъ Рязани сошелъ съ рельсъ, причемъ убито 7 пассажировъ и ранено 27 пассажировъ и 3 изъ поѣздной прислуги. Это несчастіе, о которомъ Мельниковъ поручилъ мнѣ составить всеподданнѣйшій докладъ, произвело грустное впечатлѣніе на всѣхъ и на меня въ особенности, что побудило меня написать слѣдующее письмо къ инспектору дороги Д. П. Зуеву:

«Извѣстіе о несчастномъ происшествіи на Козловской дорогѣ жестоко поразило меня. Вы можете судить объ этомъ и по собственному вашему чувству.

«Все слѣдующее пишу вамъ въ этомъ письмѣ, а не въ оффиціальной бумагѣ, для того, что письмо вы скорѣе получите.

«Надѣюсь, что слѣдствіе окончится скоро; будь у васъ помощникъ, онъ могъ бы присутствовать, а теперь приходится быть самимъ при слѣдствіи; устройте такъ, что бы мы не оставались въ неизвѣстности и о его ходѣ и о движеніи по инспектируемымъ вами дорогамъ.

«Соберите сейчасъ же всѣ инструкціи служащимъ по инспектируемымъ вами дорогамъ, а равно правила для движенія и условія перевозки съ тарифомъ; все это мнѣ пришлите какъ можно скорѣе, хотя бы по частямъ, т.-е, не все вдругъ, и отмѣтьте, что утверждено, что было представлено на утвержденіе (когда именно) и что не представлялось на утвержденіе (почему именно).

«Пришлите свѣдѣніе, сколько дорожныхъ мастеровъ на Рязанской и Козловской дорогахъ и какія у каждаго изъ нихъ дистанціи. Мнѣ кажется необходимымъ прибавить число дистанціонныхъ инженеровъ; каждому довольно наблюдать за 56 верстами. Если въ главномъ обществѣ дистанціи эти болѣе, то за то начальники дистанцій имѣютъ помощниковъ. Полагаю, по полученіи вашего отвѣта, потребовать означеннаго прибавленія у правленія.

«Здѣсь все время продолжались жалобы на Рязанскую и Козловскую дороги, что машинисты и кондуктора часто пьяны и послѣдніе грубы.

«Пьяныхъ я не видалъ; но и намъ даже главный механикъ показался пьянымъ, когда онъ гналъ нашъ поѣздъ съ безтолковою скоростью, безъ

всякой надобности, потому что мы были принуждены на каждой станціи ожидать встрѣчнаго поѣзда. На жел. дорогѣ необходима точность и за ранній приходъ на станцію съ машиниста надо также взыскивать, какъ и за опаздываніе.

«Общее впечатлѣніе, произведенное на меня пребываніемъ на дорогахъ, независимо отъ несчастнаго случая, слѣдующее: служащіе не довольно проникнуты чувствомъ уваженія къ общественному мнѣнію, затѣмъ мало внимательны къ проѣзжающей и торговой публикѣ, не точность въ исполненіи обязанностей, какъ-то, ускоренная противъ назначенія ѣзда и т. п.; недостатокъ числа наблюдающихъ инженеровъ и дорожныхъ мастеровъ и недостаточная требовательность со стороны управляющаго дорогою исполненія служащими обязанностей. Обязанность инспектора, а затѣмъ и главнаго инспектора, вѣжливо замѣтить такъ, чтобы не обидѣть распорядителей, а управляющаго дорогою, какъ главнаго распорядителя,—приказывать настоятельно и требовать строгой подчиненности со стороны младшихъ.

«Это положеніе часто пріобрѣтается лѣтами, чиномъ или вообще положеніемъ въ свѣтѣ, строптивостью характера въ должныхъ предѣлахъ; но если всего этого нѣтъ, то необходимо взять на себя быть строгимъ.

«Покорнѣйше прошу васъ не оставлять меня вашимъ ежедневнымъ извѣстіемъ, пока дѣла не придутъ въ порядокъ».

Въ 1867 году были уже введены судебные уставы въ Рязанской губерніи. Слѣдствіе, для котораго были вызываемы отъ меня нѣсколько экспертовъ, длилось очень долго, равно какъ и судъ надъ двумя, обвиняемыми министрами. Продержавъ подъ стражею одного изъ нихъ около года, а другого нѣсколько лѣтъ, суды не нашли виновныхъ, и длинное дѣло окончилось ничѣмъ. Я же полагаю, что причиною схода съ рельсъ поѣзда 8 февраля 1867 года было то, что по случаю сильныхъ снѣжныхъ заносовъ его везли два паровоза, изъ которыхъ одинъ былъ, за недостаткомъ пассажирскихъ, товарный,—съ бо́льшею скоростію, чѣмъ та, которая соотвѣтствовала устройству товарныхъ паровозовъ, вслѣдствіе чего были разбиты скрѣпленія рельсъ, которыя черезъ это разошлись.

Мои служебныя занятія не позволяли мнѣ жить на дачѣ иначе, какъ въ Царскомъ Селѣ или въ Павловскѣ, въ виду того, что Петербургская станція Царскосельской жел. дороги находится въ недальномъ разстояніи отъ дома министерства путей сообщенія. Бо́льшая дешевизна дачъ въ Павловскѣ въ сравненіи съ Царскимъ Селомъ и бо́льшее количество дачъ съ садами въ первомъ изъ этихъ городовъ были причиною того, что я его предпочиталъ. Но медики заявили мнѣ, что, при усиливающихся ревматическихъ боляхъ жены моей, пребываніе въ Павловскѣ, по причинѣ его сырости, будетъ ей вредно.

Имѣя въ виду, что бо́льшую часть лѣта 1867 года я проведу за границею, я рѣшился на это лѣто нанять для жены дачу въ Лѣсномъ.Обыкновенно я ѣздилъ нанимать дачи въ серединѣ зимы, потому что позже нѣтъ

возможности найти свободную дачу съ садомъ, безъ котораго для жены моей, не выходящей никуда изъ дома, дача не въ дачу. Это отыскиваніе дачъ, по причинѣ не расчистки около нихъ снѣга, всегда было сопряжено съ опасностью для здоровья. Въ Лѣсномъ же не было по улицамъ проѣзда въ обыкновенныхъ саняхъ, и я проваливался въ снѣжные сугробы. Чтобы отдохнуть послѣ долгаго безуспѣшнаго исканія дачъ, я зашелъ къ Е. Н. Андрееву, бывшему въ это время секретаремъ техническаго общества и профессоромъ земледѣльческаго института, въ которомъ онъ имѣлъ квартиру. Его въ это время не было въ Петербургѣ, а его покойная жена предложила мнѣ запряженныя въ одну лошадь салазки для удобнаго проѣзда по улицамъ, на которыхъ расположены дачи. Я воспользовался этимъ предложеніемъ. Только благодаря ему, я могъ добраться до дачъ и нанялъ дачу Н. И. Путилова съ большимъ садомъ за 400 р.

26 февраля 1867 года я получилъ письмо отъ графа С. Г. Строганова слѣдующаго содержанія:

«Баронъ Андрей Ивановичъ, въ субботу я къ вамъ заѣзжалъ, но мнѣ сказали, что вы нездоровы. Желая выслушать ваше мнѣніе по дѣлу объ отчужденіи Николаевской жел. дороги, я покорнѣйше прошу увѣдомить меня, не обезпокою ли я васъ своимъ посѣщеніемъ сегодня около 3-хъ часовъ? Прошу только не церемониться и не снимать шлафрока, если онъ вамъ нуженъ, мнѣ же нужна голова ваша, а не мундиръ.

«Съ истиннымъ уваженіемъ имѣю честь быть вашимъ покорнымъ слугою.

«Графъ *Сергѣй Строгановъ*».

Строгановъ, пріѣхавъ ко мнѣ, сказалъ, что въ высшихъ сферахъ почти рѣшено продать Николаевскую жел. дорогу частному обществу, что это предположеніе ему весьма не нравится и что онъ желалъ знать мое по этому предмету мнѣніе. Я объяснилъ ему, что считаю невозможнымъ оставить эксплоатацію такой дороги, какъ Николаевская, въ казенномъ управленіи, потому что она, при всей своей выгодности, не можетъ при этомъ управленіи давать надлежащій доходъ, чему причины мною изложены,—и главное потому, что она при этомъ управленіи служитъ тормазомъ въ отправкѣ грузовъ, доставляемыхъ замосковскими жел. дорогами, и, съ развитіемъ послѣднихъ, сдѣлается еще бо́льшимъ тормазомъ. Строгановъ полагалъ, что можно было бы обойтись безъ отчужденія Николаевской дороги, поручивъ ея эксплоатацію вѣрному и знающему человѣку, кото́рому дано было бы право управлять ею на тѣхъ же основаніяхъ, на какихъ управляются частныя жел. дороги. Я замѣтилъ, что трудно отыскать такое лицо, что если его можно будетъ найти, то требуется его хорошо вознаградить, но что во всякомъ случаѣ останется извѣстная зависимость этого лица отъ министра путей сообщенія, который, равно какъ и департаментъ жел. дорогъ, будутъ къ нему относится враждебно.

Строгановъ отвѣчалъ мнѣ, что онъ надѣется уговорить Государя издать такое постановленіе, которымъ означенное лицо было бы совершенно за-

щищено отъ происковъ министерства путей сообщенія, и что онъ надѣется въ этомъ имѣть поддержку Чевкина. На вопросъ его, какое я полагалъ бы дать вознагражденіе означенному лицу, я полагалъ по крайней мѣрѣ 25.000 руб. въ годъ. Онъ сказалъ, что этого мало, надо дать 100.000 руб., и что предлагаетъ мнѣ принять на означенныхъ условіяхъ эксплоатацію дороги. Поблагодаривъ его за доброе обо мнѣ мнѣніе, я рѣшительно отказался отъ его предложенія, несмотря на всѣ его дальнѣйшія убѣжденія.

Поводомъ къ отказу я выставлялъ свою неопытность, такъ какъ я никогда не завѣдывалъ эксплоатаціею жел. дорогъ. Строгановъ высказывалъ убѣжденіе, что мнѣ стоитъ только приняться, и дѣло пойдетъ хорошо, чему служатъ доказательствомъ всѣ мои прежнія занятія. Между тѣмъ полученіе въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ столь значительнаго содержанія обезпечило бы мою старость и дало бы возможность жить лучше, причемъ онъ нѣсколько иронически посмотрѣлъ на обстановку моего кабинета. На это я отвѣчалъ Строганову, что я такъ дожилъ до 54 лѣтъ и лучше жить не желаю, а потому денежныя выгоды меня нисколько не прельщаютъ. Засимъ я заявилъ, что если бы и Государю угодно было мнѣ сдѣлать тоже предложеніе, то я и тогда бы отказался.

О пріобрѣтеніи Николаевской жел. дороги хлопотало главное общество жел. дорогъ, товарищество московскихъ капиталистовъ, американецъ Уайнансъ и С. С. Поляковъ. Наивыгоднѣйшія предложенія были дѣлаемы московскими капиталистами, главное же общество желало пріобрѣсть дорогу, не платя ни рубля и нисколько не рискуя въ будущемъ. Оно просило отъ казны пособія до 15 милліоновъ рублей для приведенія дороги въ возможность перевозить значительное количество грузовъ и обязывалось, для уплаты процентовъ по имѣющимъ быть выпущенными гарантированнымъ правительствомъ облигаціямъ Николаевской жел. дороги, впослѣдствіи вносить ежегодно въ казну 7.200.000 руб., если за всѣми расходами получится эта сумма отъ эксплоатаціи дороги; если же общество не получитъ этой суммы, то оно обязывается вносить въ казну только то, что у него останется съ тѣмъ, что дефицитъ одного года не покрывается избытками слѣдующихъ годовъ, а падаетъ на счетъ казны. Я полагалъ необходимымъ, чтобы покупщики внесли за дорогу хотя нѣкоторую часть ея стоимости, которая была опредѣлена номинально въ 120.000.000 руб., а за остальную часть приняли бы на себя обязательство выдавать правительству проценты на имѣющія быть выпущенными гарантированныя имъ облигаціи, вслѣдствіе чего предпочиталъ продажу дороги Московскому товариществу, которое имѣло въ Петербургѣ представителей, долго жившихъ по этому дѣлу въ гостинницѣ Демута, называвшихъ себя въ шутку не синдикатомъ, а синодаломъ. Совѣтъ главнаго общества жел. дорогъ вызвалъ на 20 число апрѣля 1868 года общее собраніе акціонеровъ, въ которомъ предсѣдатель совѣта изложилъ выгоды общества отъ пріобрѣтенія Николаевской жел. дороги и то, что общество ни въ какомъ случаѣ не можетъ ничего потерять.

На общихъ собраніяхъ главнаго общества я, по званію представителя отъ правительства, имѣлъ $^2/_7$ голосовъ присутствующихъ въ собраніи акціонеровъ, но я упросилъ Мельникова не назначать въ это экстренное собраніе правительственнаго представителя и явился въ него, какъ акціонеръ, съ правомъ на 3 голоса. По баллотировкѣ предложенія совѣта, оказалось записокъ принимающихъ его съ 1090 голосами, а отрицательныхъ 2 записки съ 5 голосами: сверхъ моихъ 3 были 2 голоса сенатора Ивана Ивановича Ламанскаго. Общее собраніе происходило въ большой залѣ городской думы. Я сидѣлъ между акціонерами въ заднихъ рядахъ. По прочтеніи записокъ, членъ совѣта общества И. Н. Колесовъ, сидѣвшій на возвышенномъ мѣстѣ съ прочими членами, закричалъ мнѣ:

— Votre partie n'a que 5 voix. Vous êtes en bonne compagnie.

Колесову, какъ близкому мнѣ человѣку, конечно, было извѣстно, что мои голоса будутъ отрицательные, но такъ какъ баллотировка была закрытая, то наивное его восклицаніе было вполнѣ неумѣстно. Оно обратило вниманіе многихъ лицъ и между прочимъ предсѣдателя совѣта графа Г. А. Строганова, которымъ, вслѣдствіе ихъ вопросовъ, я долженъ былъ изложить причины, побудившія меня дать отрицательный отвѣтъ и именно, что я нахожу подобную продажу, или правильнѣе уступку Николаевской дороги, выгодною для акціонеровъ, но слишкомъ невыгодною для казны. Сверхъ этой главнѣйшей причины, я находилъ, что управленіе жел. дорогами главнаго общества идетъ дурно, такъ какъ оно очень походитъ на казенное и члены управленія не заботятся объ его улучшеніи. И. Н. Колесовъ и министръ финансовъ были тогда противнаго мнѣнія и только спустя два года послѣдній началъ въ этомъ соглашаться со мною. Министръ финансовъ впослѣдствіи оправдывалъ уступку Николаевской дороги главному обществу жел. дорогъ необходимостью остаться въ хорошихъ отношеніяхъ съ богатыми банкирами, имѣющими много акцій этого общества.

Вслѣдствіе его настоянія, къ которому присоединились великій князь Константинъ Николаевичъ и графъ С. Г. Строгановъ, Государь, предсѣдательствуя въ совѣтѣ министровъ, рѣшилъ вопреки мнѣній всѣхъ прочихъ членовъ этого совѣта, и въ томъ числѣ министра иностранныхъ дѣлъ князя Горчакова, Чевкина и Мельникова, передать Николаевскую линію главному обществу, о чемъ и состоялось Высочайшее повелѣніе 8 іюня 1868 г.

1 марта 1867 г. утверждена концессія на жел. дорогу отъ г. Ельца до с. Грязей на Козлово-Воронежской жел. дорогѣ. Этою линіею отдѣлялся плодородный Елецкій уѣздъ отъ Москвы слишкомъ на 150 верстъ, а потому въ комиссіи, обсуждавшей въ министерствѣ путей сообщенія вопросы по жел. дорогамъ, я настаивалъ на соединеніи Ельца съ Тулою прежде соединенія его съ с. Грязи, но Мельниковъ находилъ, что Елецко-Грязская линія будетъ составлять часть линіи отъ Волги до Риги, а потому отдалъ ей преимущество. Концессія была дана Елецкому земству, которое обязано было образовать общество для устройства дороги. Капиталъ общества

опредѣленъ въ 3.021.500 руб. и въ 773.460 ф. стер., который реализуется выпускомъ акцій и облигацій и гарантируется правительствомъ во все время концессіи въ 81 годъ, со дня окончанія работъ, 5 $^{1}/_{10}$% чистаго дохода. Протяженіе всей дороги 103 версты, такъ что гарантированная стоимость версты равняется до 87.000 руб. кр. или до 75.000 руб. мет. При этой весьма высокой оцѣнкѣ Елецкое земство могло получить большія выгоды, но оно, подобно Воронежскому земству, образованіе общества поручило С. С. Полякову, котораго сдѣлало и оптовымъ строителемъ.

Поляковъ при реализаціи капитала и постройкѣ пріобрѣлъ большія выгоды. Говорятъ, что всѣ акціи этой дороги остались въ его рукахъ, но что онъ долженъ былъ ихъ заложить банкирамъ въ Германіи. Лица, бывшія въ это время во главѣ Елецкаго земства, вѣроятно, не изъ одного угожденія И. М. Толстому доставили столь значительныя выгоды Полякову.

21 марта 1867 г. утверждена концессія на Орловско-Витебскую жел. дорогу. Я говорилъ выше, что эта линія уступлена была 17 декабря 1865 г. баронету Пито, но что онъ не успѣлъ образовать общества для постройки дороги, несмотря на гарантію правительствомъ капитала, исчисленнаго на постройку дороги по весьма высокимъ цѣнамъ. Бывшій въ то время Орловскимъ губернскимъ предводителемъ дворянства Александръ Васильевичъ Шереметевъ, видя, что въ послѣднее время Воронежское и Елецкое земства получили концессіи на жел. дороги и что хлопоты по полученію концессій весьма хорошо оплачиваются строителями дороги, выхлопоталъ, чтобы Орловско-Витебскую дорогу уступили Орловскому земству, обѣщавшемуся въ теченіе 3 мѣсяцевъ по утвержденіи концессіи образовать общество, которому правительство на все время концессіи 85 лѣтъ, со дня окончанія работъ, гарантируетъ $5^{1}/_{12}$ % съ капитала, образуемаго выпускомъ акцій на 1.500.000 и облигацій на 4.500.000 ф. ст., слѣдовательно на 585.200 ф. стер. менѣе, чѣмъ по несостоявшейся концессіи, данной баронету Пито. Протяженіе всей линіи 488 верстъ, слѣдовательно стоимость каждой версты равняется болѣе 76.800 руб. мет.: цѣна чрезвычайно высокая, принимая въ особенности въ соображеніе, что земляное полотно по концессіи предположено было устроить въ одинъ путь.

Представители Орловскаго земства поручили образованіе общества синдикату банкировъ, между которыми были Брандтъ и Гвейеръ. Всѣ работы были переданы Губонину, Казакову и Садовскому, которому принадлежитъ и мысль объ испрошеніи концессіи черезъ Орловское земство; поставка же подвижного состава, рельсъ, машинъ и аппаратовъ передана барону Френкелю. При передачѣ работъ и поставокъ была та особенность, что подрядчики уступали въ пользу Орловскаго земства 150.000 ф. стер., что не помѣшало Шереметеву и другимъ представителямъ земства получить особыя вознагражденія отъ строителей, которые въ свою очередь, вслѣдствіе весьма высокой оцѣнки дороги, получили отъ ея постройки весьма большія выгоды.

Полученіе земствомъ 150.000 ф. ст. за то, что губернія этого земства

соединяется съ моремъ посредствомъ жел. дороги, устраиваемой на капиталъ, гарантированный правительствомъ, ничѣмъ не можетъ быть оправдано.

Принимавшій наиббльшее участіе въ реализаціи капитала для Орловско-Витебской жел. дороги, петербургскій банкиръ Егоръ Егоровичъ Брандтъ, немедля по утвержденіи устава этой дороги, просилъ меня принять участіе въ дѣлахъ общества съ званіемъ, какое я самъ изберу, причемъ заявилъ мнѣ, что такъ какъ инспекція во время устройства дороги не будетъ мнѣ подчинена, то въ служебномъ отнѣошеніи не можетъ встрѣтиться препятствій къ принятію мною участія въ дѣлахъ общества. Я отклонилъ это предложеніе, находя, что мое участіе въ дѣлахъ общества во всякомъ случаѣ несовмѣстно съ моею должностью главнаго инспектора частныхъ жел. дорогъ, причемъ заявилъ Брандту, что я, сверхъ того, не имѣю времени заниматься дѣлами общества.

Брандтъ предлагалъ мнѣ званіе главнаго совѣщательнаго инженера и увѣрялъ, что правленіе общества будетъ ко мнѣ обращаться въ самыхъ крайнихъ случаяхъ. Я отвѣчалъ, что это званіе, по моему мнѣнію, безполезно, въ виду достаточнаго числа русскихъ инженеровъ, знакомыхъ съ составленіемъ проектовъ жел. дорогъ и съ ихъ устройствомъ. Тогда Брандтъ сознался, что его лондонскіе друзья (т.-е., банкиры) совѣтовали ему привлечь меня хотя бы номинально къ дѣлу, такъ какъ это дастъ возможность скорѣе и выгоднѣе реализовать капиталъ, потребный для постройки дороги. Вмѣстѣ съ тѣмъ, прося обсудить его предложеніе, онъ обѣщалъ черезъ нѣсколько дней заѣхать узнать о томъ, на что я окончательно рѣшусь. Я выразилъ Брандту удивленіе, что лондонскіе банкиры знаютъ о моемъ существованіи. Оказалось, что реализацію капитала для дороги будетъ производить домъ Томсонъ, Бонаръ и К°, съ главнымъ владѣльцемъ котораго Карломъ Ѳомичемъ Белемъ я сблизился въ бытность мою въ Лондонѣ въ 1858 и 1860 гг.

Я передалъ К. В. Чевкину о сдѣланномъ мнѣ Брандтомъ предложеніи и просилъ высказать его мнѣніе. Чевкинъ находилъ, что я не долженъ принимать это предложеніе, что на него могъ бы я согласиться только въ случаѣ неимѣнія никакихъ средствъ къ жизни и если бы я не могъ вовсе обойтись безъ нѣсколькихъ тысячъ рублей, которыя я получу отъ общества. Вмѣстѣ съ тѣмъ онъ меня спросилъ, извѣстно ли предложеніе Брандта Мельникову. Получивъ отрицательный отвѣтъ · онъ совѣтовалъ мнѣ немедля передать обо всемъ Мельникову въ предупрежденіе слуховъ, что я самъ навязывался къ Брандту и получилъ отказъ, которые, конечно, распустятъ мои недоброжелатели и которымъ охотно повѣритъ Мельниковъ. Я немедля исполнилъ по совѣту Чевкина. Мельниковъ заявилъ мнѣ съ неудовольствіемъ, что онъ самъ принималъ участіе въ дѣлахъ общества Волго-Донской жел. дороги и другихъ и что не видитъ достаточныхъ причинъ для моего отказа, а что мое участіе въ постройкѣ Орловско-Витебской жел. дороги служило бы министерству путей сообщенія ручательствомъ

въ надлежащемъ исполненіи этого дѣла. Вслѣдъ за этимъ я немедля увѣдомилъ Брандта о моемъ рѣшительномъ отказѣ.

Инспекція за постройкою Орловско-Витебской жел. дороги не была подчинена мнѣ. Конечно, главнымъ поводомъ къ этому было нерасположеніе ко мнѣ Мельникова и Липина, формальнымъ же поводомъ то, что на инспекцію дороги возлагалась обязанность выдавать свидѣтельства по мѣрѣ производства работъ обществомъ. Оно только по представленіи этихъ свидѣтельствъ получало исчисленныя въ нихъ деньги изъ реализованныхъ выпускомъ акцій и облигацій суммъ, хранящихся въ банкахъ. Подобная выдача свидѣтельствъ черезъ главнаго инспектора могла бы замедлять ходъ дѣла.

Прежде реализованныя суммы прямо поступали въ кассы обществъ и слѣдовательно свидѣтельствъ отъ инспекціи не требовалось. Находя это нововведеніе полезнымъ и также соглашаясь, что главному инспектору частныхъ жел. дорогъ нельзя было постоянно слѣдить за ходомъ работъ, я считалъ правильнымъ, чтобы инспекція дороги выдавала свидѣтельства безъ участія главнаго инспектора, но вполнѣ неправильнымъ его совершенное удаленіе отъ наблюденія за техническою частію постройки дороги. До этого времени частныя общества жел. дорогъ вносили на инспекцію съ версты по 15 р., по концессіи же Орловско-Витебской жел. дороги этотъ взносъ, на время ея постройки, возвышенъ до 70 р., а на всѣ 488 верстъ получалось ежегодно 34.160 р. 3 іюня 1867 года утвержденъ штатъ инспекціи, по которому на ея ежегодное содержаніе требовалось 33.500 р., а за исключеніемъ 11.580 р., назначенныхъ на содержаніе участковыхъ инспекторовъ, остается на содержаніе инспектора и при немъ канцеляріи до 22.000 р., т.-е., почти втрое болѣе, чѣмъ на содержаніе главной инспекціи всѣхъ частныхъ жел. дорогъ.

Инспекторомъ дороги назначенъ инженеръ полковникъ Семичевъ, оставленный и управляющимъ работами по устройству Московско-Курской жел. дороги. Годовое его содержаніе по послѣдней должности было 10.000, а по первой 5.000 р. Ясно было, что управляя работами жел. дороги въ 500 вер., некогда заниматься инспекціею другой такой же длинной жел. дороги, и это мѣсто инспектора Орловско-Витебской жел. дороги было синекурою для Семичева, который сознался при освидѣтельствованіи мною этой дороги передъ ея открытіемъ въ концѣ 1868 года, что ни разу не осматривалъ производившихся на ней работъ. Сверхъ того, по весьма вѣрнымъ свѣдѣніямъ, Семичевъ участвовалъ въ подрядѣ Губонина и К⁰ по устройству дороги, что принесло ему значительныя денежныя выгоды. Мельниковъ же находилъ, что нѣтъ между русскими инженерами человѣка честнѣе и болѣе знающаго дѣло по постройкѣ жел. дорогъ, чѣмъ Семичевъ. Не знаю, чему приписать въ этомъ случаѣ совершенную слѣпоту Мельникова.

Въ концѣ пятой недѣли Великаго поста въ 1867 году, состоявшій при мнѣ инженеръ Ратьковъ-Рожновъ привезъ мнѣ нѣсколько экземпляровъ только что напечатаннаго его труда, подъ названіемъ: «Статистическія табли-

цы по эксплоатаціи частныхъ жел. дорогъ въ Россіи за 1865 годъ». Я посовѣтовалъ Ратькову немедля представить одинъ экземпляръ министру Мельникову, а другой директору департамента жел. дорогъ Липину. Послѣдній, получивъ книгу отъ Ратькова, наговорилъ ему много дерзостей за то, что онъ позволилъ себѣ напечатать свѣдѣнія о жел. дорогахъ, считая это принадлежностію департамента жел. дорогъ. Мельниковъ, предупрежденный Липинымъ, также дурно принялъ Ратькова и, запретивъ ему продавать его книгу до разсмотрѣнія ея въ департаментѣ жел. дорогъ, т.-е., навсегда, сказалъ, что Ратьковъ подвергнется еще дальнѣйшей отвѣтственности.

Ратьковъ, недовольный и перепуганный, передалъ мнѣ случившееся съ нимъ при представленіи его труда Мельникову и Липину. Я объяснилъ первому, что трудъ Ратькова заслуживаетъ похвалы, а не брани начальства, и просилъ дозволенія пустить его немедля въ продажу. Мельниковъ согласился относительно пользы труда, но нашелъ нужнымъ, чтобы цифры были провѣрены департаментомъ до выпуска въ свѣтъ. Только осенью, по возвращеніи моемъ изъ-за границы, онъ согласился дозволить продажу книги Ратькова, несмотря на то, что и къ этому времени она не была разсмотрѣна департаментомъ. И такъ, Ратьковъ въ этомъ дѣлѣ платился трудами по собранію свѣдѣній и обработкѣ до ихъ напечатанія, а пріобрѣлъ за это нерасположеніе и даже брань своего главнаго начальника. Разрѣшеніе, данное послѣднимъ выпустить изданіе въ свѣтъ, вышло въ то время, когда Ратьковъ охладѣлъ къ своему труду: онъ не только не продолжалъ его въ слѣдующіе годы, но не заботился и о продажѣ изданной имъ книги. Увидавъ, что подобными, хотя и полезными, трудами нельзя ничего пріобрѣсть, онъ занялся безъ большого разбора средствъ пріобрѣтеніемъ капитала, въ чемъ имѣлъ значительный успѣхъ.

17 апрѣля 1867 года Ковровскій мостъ на р. Клязьмѣ былъ снесенъ весенними водами. Французскіе инженеры главнаго общества, проектировавшіе этотъ мостъ, дали слишкомъ малое живое сѣченіе для протока весеннихъ водъ. Я говорилъ уже выше, что они никакъ не хотѣли вѣрить, чтобы наши тихо текущія и мелкія рѣки въ иныя весны превращались въ быстро текущія огромныя массы воды. Мостъ и длинная передъ нимъ дамба на лѣвой сторонѣ рѣки были прочно выстроены, но, по недостаточности живого сѣченія подъ мостомъ, одно изъ этихъ сооруженій должно было рушиться. Для принятія немедленныхъ мѣръ къ устройству паромной переправы черезъ Клязьму и впослѣдствіи временнаго моста былъ посланъ одинъ изъ инженеровъ путей сообщенія, членовъ совѣта главнаго общества.

Нерасположеніе ко мнѣ П. П. Мельникова, поддерживаемое его любимцемъ Липинымъ и другими лицами, ясно выказывалось во многихъ случаяхъ, а въ особенности въ удаленіи меня отъ наблюденія за постройкою нѣкоторыхъ частныхъ жел. дорогъ и въ несогласіи увеличить средства глав-

ной инспекціи для надлежащаго наблюденія за находящимися въ ея вѣдѣніи дорогами. Поставленіе полиціи жел. дорогъ, вслѣдствіе Высочайшаго повелѣнія отъ 31 декабря 1866 года, внѣ подчиненія инспекціямъ, но оставившаго попрежнему на ихъ отвѣтственности полицейскую часть по дорогамъ, отнимало у нихъ послѣднее средство къ надлежащему наблюденію за эксплоатаціею. Эти причины подали мнѣ мысль оставить занимаемую мною должность главнаго инспектора, но поѣздки въ Варшаву для присоединенія управленія путей сообщенія въ Царствѣ Польскомъ къ министерству, въ Козловъ для приведенія въ порядокъ отправляемыхъ по Рязанско-Козловской жел. дорогѣ грузовъ, послѣдствія катастрофы 8 февраля 1867 года, засѣданія въ разныхъ комиссіяхъ и въ особенности въ комиссіи по обсужденію вопросовъ, касающихся жел. дорогъ, на которыхъ выработаны концессіи для Козлово-Воронежской и Орловско-Витебской жел. дорогъ, и другія занятія въ первые три мѣсяца 1867 года не давали мнѣ времени надлежащимъ образомъ обдумать мое намѣреніе. Я останавливался привести его въ исполненіе опасеніемъ потерять этимъ шагомъ всю мою карьеру и недостаткомъ средствъ къ жизни. Я надѣялся быть произведеннымъ въ слѣдующій чинъ по переводѣ меня въ военное вѣдомство, на что я имѣлъ право по Высочайшему повелѣнію о переименованіи въ гражданскіе чины инженеровъ путей сообщенія за исключеніемъ бывшихъ въ походахъ и сраженіяхъ противъ непріятеля. Единственнымъ для меня исходомъ было назначеніе въ члены совѣта министерства путей сообщенія, причемъ я получалъ бы 5.000 р. годового содержанія, слѣдовательно только 1.700 р. менѣе получаемаго по званію главнаго инспектора. Положенные по штату члены совѣта министерства были всѣ на лицо, а потому при оставленіи мною должности главнаго инспектора я былъ бы зачисленъ состоять по министерству съ годовымъ содержаніемъ въ 2.500 р., т.-е., 4.200 р. менѣе получаемаго мною въ то время. Мой частный доходъ простирался всего до 7.700 р. Весь мой годовой доходъ не превышалъ бы 10.200 р., которыхъ для моей обыкновенной жизни было недостаточно. Состоя по министерству и не имѣя собственно никакой должности, я не имѣлъ бы права на производство въ чинъ и едва ли могъ бы попасть въ члены совѣта министерства при первой открывшейся вакансіи. Сверхъ того, въ 1867 году я имѣлъ право на полученіе очередной награды, которой я не получилъ бы въ случаѣ оставленія занимаемой мною должности.

Мельниковъ, несмотря на свое нерасположеніе, заявилъ мнѣ, что онъ полагаетъ меня представить къ наградѣ, причемъ вспомнивъ, что покойный графъ М. Н. Муравьевъ просилъ его о представленіи меня къ арендѣ, спросилъ меня, предпочитаю ли я аренду слѣдующей мнѣ Владимірской звѣздѣ. Сестра моя А. И. Викулина, узнавъ о представленіи меня къ арендѣ, огорчилась этимъ: она была увѣрена, что, по смѣнѣ Мельникова, некого будетъ назначить министромъ путей сообщенія, кромѣ меня, и что полученіе мною Владимірской звѣзды можетъ облегчить это назначеніе. Исполняя ея желаніе, я отказался отъ назначенной мнѣ аренды и 17 апрѣля получилъ

Владимірскую звѣзду. Я уже упомянулъ выше, что постоянно одновременно со мною получавшій награды А. А. Серебряковъ ничего не получилъ съ 1865 года. Въ 1867 году онъ былъ снова обойденъ наградою.

Въ концѣ апрѣля я ѣздилъ въ Москву для присутствованія въ общихъ собраніяхъ Троицкой и Рязанской жел. дорогъ и для осмотра замосковныхъ жел. дорогъ. На Нижегородской жел. дорогѣ я подробно осмотрѣлъ мѣстность около разрушеннаго Ковровскаго моста черезъ р. Клязьму, что впослѣдствіи дало мнѣ возможность настаивать на устройствѣ новаго моста по извѣстнымъ мнѣ даннымъ. Въ Москвѣ я по обыкновенію остановился у Ѳ. В. Чижова, съ которымъ бывалъ въ купеческомъ клубѣ. Еще чаще бывалъ я въ Англійскомъ клубѣ, въ которомъ я продолжалъ состоять членомъ.

3 мая 1867 года утвержденъ уставъ общества попеченія о раненыхъ и больныхъ воинахъ, состоящаго подъ покровительствомъ Императрицы. Въ зиму 1866—1867 г. возникла мысль объ учрежденіи этого общества. Сколько мнѣ извѣстно, главными дѣятелями по его учрежденію были жившія въ Зимнемъ дворцѣ любимая тогда Императрицею фрейлина баронесса Фредериксъ и учительница музыки великой княжны Маріи Александровны Сабинина, дочь покойнаго священника въ Веймарѣ. Черезъ Р. И. Посьетъ, которая жила въ томъ же дворцѣ, онѣ довольно часто приглашали меня бывать на ихъ предварительныхъ совѣщаніяхъ объ учрежденіи общества. Для составленія проекта устава была назначена комиссія изъ четырехъ лицъ, въ томъ числѣ меня, подъ предсѣдательствомъ А. К. Баумгартена (впослѣдствіи предсѣдателя главнаго управленія этого общества). Предполагалось, что Э. И. Тотлебенъ будетъ предсѣдателемъ управленія общества. Онъ ѣздилъ съ проектомъ устава къ Московскому митрополиту Филарету, который сдѣлалъ въ немъ нѣкоторыя измѣненія и между прочимъ не допускалъ, чтобы въ члены управленія общества избирались женщины: онъ находилъ неприличными засѣданія, въ которыхъ участвовали бы оба пола. Не знаю, отчего попалъ въ предсѣдатели главнаго управленія общества не Тотлебенъ, а В. А. Зеленой, бывшій въ то время министромъ государственныхъ имуществъ. На первомъ же общемъ собраніи я былъ выбранъ въ члены главнаго управленія. Осенью въ 1867 г. я ѣздилъ въ засѣданія этого управленія и взялъ изъ него книжку для сбора подаяній въ пользу общества.

Въ первыхъ засѣданіяхъ управленія читали письма губернаторовъ, которыми они сообщали о распоряженіяхъ, сдѣланныхъ вслѣдствіе обращенія къ нимъ предсѣдателя управленія, и о причинахъ замедленія въ приведеніи въ исполненіе этихъ распоряженій.

Я замѣтилъ Зеленому, что избранный имъ путь официальной переписки не послужитъ къ достиженію цѣли общества. Мое замѣчаніе ему не понравилось. Не желая съ нимъ ссориться и видя, что мои замѣчанія не поддерживаются другими членами управленія, я не ѣздилъ болѣе въ его засѣданія до 1871 г., а съ 1870 года, по значительности моихъ тогдашнихъ занятій и видя общее равнодушіе къ дѣлу, пересталъ брать и книжки для

сбора подаяній; въ первые же три года существованія общества, я каждый годъ собиралъ по этимъ книжкамъ около 500 р.

5 мая 1867 года утверждены основныя условія на сооруженіе жел. дорогъ Елисаветградо-Кременчугской въ 130,4 вер. и Тирасполе-Кишиневской въ 61,7 вер. 9 мая утверждена концессія на Шуйско-Ивановскую жел. дорогу въ 84 вер., 9 іюня уставы общества Риго-Митавской жел. дороги въ 40 вер. и 25 іюня концессія на жел. дорогу отъ Поти до Тифлиса въ 285 верстъ.

Первыя двѣ дороги обязался выстроить баронъ Унгернъ-Штернбергъ по оптовой цѣнѣ, предварительно опредѣленной, безъ права употреблять столько, сколько по его счетамъ дѣйствительно понадобится, какъ онъ дѣлалъ это по прежде построеннымъ имъ дорогамъ. При этомъ онъ подчиненъ былъ большему, чѣмъ при прежнихъ дорогахъ, наблюденію со стороны министерства путей сообщенія. По сданнымъ ему дорогамъ, строимымъ на казенныя средства, занятія мои ограничивались участіемъ въ составленіи основныхъ условій по ихъ сооруженію.

Тѣмъ же ограничивались и мои занятія на Поти-Тифлиской жел. дорогѣ, по которой инспекція находилась въ зависимости отъ намѣстника Кавказскаго, для чего къ нему былъ назначенъ инженеръ Бентковскій, состоявшій инспекторомъ Царскосельской и Петергофской жел. дорогъ и производителемъ дѣлъ комиссіи по составленію правилъ по эксплоатаціи жел. дорогъ. Я много потерялъ отъ перехода Бентковскаго, который, сверхъ исполненія означенныхъ должностей, во многомъ былъ хорошимъ мнѣ помощникомъ. На его мѣсто былъ назначенъ инженеръ путей сообщенія подполковникъ Николай Ефремовичъ Адамовичъ (впослѣдствіи дѣйствительный статскій совѣтникъ и инспекторъ С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги). Устройство дороги отъ Поти до Тифлиса начато было распоряженіемъ правительства, которому общество жел. дороги по концессіи, утвержденной 25 іюня 1867 г., за земляныя работы, искусственныя сооруженія и земли, отчужденныя подъ дорогу, должно было заплатить 4.210.000 р. Означенныя работы правительство обязалось окончить къ 1 января 1870 года и, въ случаѣ не окончанія, оно обязывалось уплачивать проценты на акціи дороги впредь до ея открытія. Концессіонеры баронетъ Паркисъ и Пауеръ обязывались составить общество для производства всѣхъ прочихъ работъ и поставокъ для линіи въ одинъ путь. Проекты станцій со всѣми принадлежностями, казармъ, будокъ, зданій, сараевъ для подвижного состава, неподвижныхъ снарядовъ, мастерскихъ съ приборами и водоснабженій должны были быть составлены такъ, чтобы всѣ на нихъ издержки не превышали 1.400.000 р. Правительство гарантировало въ продолженіе всего срока концессіи (81 годъ) $5^{1}/_{10}\%$ съ общественнаго капитала въ 17.650.000 р., что составляло стоимость версты до 62.000 р. Я не буду входить въ подробности, чтобы доказать, что эта концессія была мертворожденная. Правительство на производимыя имъ работы издержало гораздо болѣе 4.210.000 р. и не кончило ихъ къ 1 января 1870 года. Неисправные концессіонеры придра-

лись къ этому послѣднему обстоятельству, чтобы требовать новыхъ льготъ, вслѣдствіе чего составлены дополнительныя условія, утвержденныя 30 мая 1870 года. По этимъ условіямъ общество получило новыя льготы.

Концессія на Шуйско-Ивановскую дорогу была дана потомственному почетному гражданину Михаилу Акимовичу Горбову и крестьянину Ивану Андреевичу Басурину. Обществу, которое они обязывались составить, правительство на все время концессіи (83 года съ янв. 1871 г.) гарантировало $5^{1}/_{46}\%$ на капиталъ, образованный выпускомъ акцій на 1.593.250 руб. и облигацій на 3.478.000 прусск. талеровъ, а всего на 4.755.750 руб. мет., что составляетъ на версту болѣе 56.600 руб. Въ комиссіи о важныхъ вопросахъ, касающихся жел. дорогъ, я заявлялъ сомнѣніе о выгодности Шуйской дороги. Мельниковъ представилъ объ устройствѣ этой дороги въ комитетъ жел. дорогъ, гдѣ на ея утвержденіи сильно настаивалъ Рейтернъ, конечно, изъ желанія соединить жел. путемъ нашъ фабричный край съ Москвою. Предвидѣнная мною невыгодность этой дороги оправдалась.

Но еще страшнѣе было разрѣшеніе строить Риго-Митавскую жел. дорогу. При разсмотрѣніи въ упомянутой комиссіи представленія объ этой дорогѣ, я находилъ ее совсѣмъ излишнею и даже вредною, если считать ее началомъ Риго-Либавской жел. дороги. Учредителями общества этой дороги были: баронъ Эдмундъ фонъ-Ганъ, консулъ Александръ Гейманъ, мануфактуръ-совѣтникъ Адольфъ Тило, Джемсъ Армитстедъ, ратсгеръ Яковъ Брандербургъ, ратсгеръ Г. Д. Гернмаркъ, баронъ Альфонсъ Гейкингъ отъ имени Курляндскаго поземельнаго кредитнаго общества, Карлъ Лугеръ отъ имени торговой фирмы Верманъ съ сыномъ, графъ Фридрихъ фонъ-Медемъ, Ф. Г. Нипъ отъ имени своей торговой фирмы, Ѳома Рени и К°, графъ Леонидъ фонъ-деръ-Паленъ, ратсгеръ Рейнгольдъ Пихлау, отъ имени своей торговой фирмы Ѳеодоръ Пихлау, консулъ Бернгардъ, Евгеній Шнакенбургъ и Митавскій 1-ой гильдіи купецъ Августъ Вестерманъ.

Въ виду того, что учредители не требовали гарантіи на капиталъ общества, постройка имъ была разрѣшена и сверхъ того допущена весьма высокая стоимость дороги, именно 2.652.000 руб. мет., что составляетъ на версту 66.300 руб., тогда какъ земляныя работы и искусственныя сооруженія на этой линіи весьма незначительны. Но и тутъ нѣмцы надули правительство: въ 1868 году они выпросили гарантію на все время концессіи, 85 лѣтъ съ 21 ноября 1868 года, по $5^{1}/_{12}\%$. Если бы они вначалѣ потребовали гарантіи, то вѣроятно вовсе не получили бы концессіи; по крайней мѣрѣ стоимость дороги была бы непремѣнно исчислена гораздо ниже. Дорога эта до сего времени бездоходная. Она своимъ существованіемъ обязана Рейтерну, который своимъ землякамъ поневолѣ другъ.

Куреніе сигаръ и папиросъ на улицахъ и въ публичныхъ мѣстахъ почиталось въ Россіи величайшимъ преступленіемъ. Въ 1865 году это куреніе Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта

было разрѣшено съ нѣкоторыми исключеніями и въ этомъ повелѣніи, между прочимъ, было постановлено, что воспрещеніе курить табакъ на жел. дорогахъ, если бы въ принятіи этой мѣры настояла надобность, а также и примѣненіе въ семъ случаѣ карательныхъ правилъ закона, предоставляется распоряженію главнаго управленія путей сообщенія. Это главное управленіе, превратившееся въ министерство, думало два года, какъ изложить министерское постановленіе о куреніи табаку на жел. дорогахъ, и только 3 іюня 1867 года издало таковое, не сообразуясь съ моимъ донесеніемъ, основаннымъ на свѣдѣніяхъ, собранныхъ отъ разныхъ управляющихъ дорогами. На основаніи бюрократическихъ идей выработались нелѣпыя правила, по 1-му пункту которыхъ запрещалось куреніе табаку, между прочимъ, въ «буфетахъ и залахъ, гдѣ бываетъ общій столъ въ то собственно время, когда на станціяхъ останавливаются поѣзда и пассажиры находятся въ сихъ помѣщеніяхъ».

Но до 1865 года, когда куреніе табаку было запрещено въ вагонахъ, пассажиры пользовались остановками на станціяхъ для куренія и именно въ буфетахъ и залахъ, гдѣ въ это время былъ общій столъ, слѣдовательно новыя правила не только не облегчили куренія табаку, чего требовалъ новый законъ, но еще болѣе его затрудняли. Слѣдствіемъ этого было то, что новыхъ правилъ никто не исполнялъ. По 4-му пункту правилъ «виновники въ куреніи табаку въ мѣстахъ, означенныхъ въ 1-мъ пунктѣ правилъ, подвергались взысканію не свыше 10 руб. за каждый разъ», взысканіе предоставлялось полицейскому начальству дорогъ, а за не нахожденіемъ онаго, станціонному начальству. Взысканія эти обращаются въ земскій по каждой губерніи капиталъ. Для записанія взысканныхъ денегъ полагается на каждой станціи шнуровая книга, въ которую они пишутся лицомъ, его наложившимъ, а «самый взносъ денегъ подписывается тѣмъ лицомъ, съ котораго сдѣлано взысканіе».

Мнѣ кажется безполезнымъ доказывать всю непрактичность изложенныхъ правилъ, которыя вслѣдствіе этого вовсе не исполнялись и, конечно, ни одно земство по этимъ взысканіямъ не получило ни одного рубля. Такъ обыкновенно бываетъ съ нелѣпыми постановленіями: бюрократія ихъ сочиняетъ, а жизнь идетъ своимъ путемъ, стараясь только обойти эти постановленія. Въ 9-мъ пунктѣ постановленія сказано: «Правила сіи должны быть выставлены на каждой станціи на видныхъ мѣстахъ. Наблюденіе за точнымъ и не упустительнымъ исполненіемъ сихъ правилъ поручается начальникамъ жел. дорогъ и правительственнымъ инспекторамъ, при содѣйствіи полицейскихъ управленій жел. дорогъ».

Мнѣ неоднократно, въ бытность мою главнымъ инспекторомъ частныхъ жел. дорогъ, случалось видѣть, какъ многіе, куря въ буфетахъ сигары, читали эти вывѣшенныя объявленія и продолжали курить, и ни я, ни сопровождавшіе меня инспектора и жандармскіе офицеры полицейскаго управленія дорогъ не дѣлали курящимъ ни малѣйшаго замѣчанія. Вотъ къ чему ведетъ изданіе подобныхъ правилъ.

Въ маѣ 1867 года Государь съ великимъ княземъ Владиміромъ Александровичемъ поѣхалъ на Парижскую выставку. Я ихъ сопровождалъ до Вержболова. Въ Парижѣ къ нимъ присоединился Наслѣдникъ, оставившій свою супругу въ Даніи. 24-го мая, въ день Вознесенія Господня, въ Булонскомъ лѣсу, при проѣздѣ Государя, былъ въ него сдѣланъ выстрѣлъ человѣкомъ, укрывавшимся за деревомъ. Этотъ убійца былъ Березовскій, полякъ изъ уроженцевъ юго-западныхъ губерній. Всѣ подробности этого происшествія вполнѣ извѣстны и потому я не буду на нихъ останавливаться. Для сопровожденія Государя на обратномъ пути отъ Польской границы до Петербурга я выѣхалъ въ Варшаву. Сестра моя А. И. Викулина съ дочерью поѣхали въ одномъ поѣздѣ со мною до Варшавы, гдѣ мы долго ожидали у Европейской гостиницы въ надеждѣ, что намъ по моей телеграммѣ оставили комнаты, но всѣ номера гостиницы были заняты для свиты Императора и Императрицы, которая ѣхала въ Варшаву навстрѣчу Государю. По С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ ее сопровождалъ Мельниковъ.

Получивъ такъ же, какъ и ѣхавшіе съ нами пассажиры, отказы во многихъ гостиницахъ, я нечаянно набрелъ на Краковскую гостиницу въ Бялой улицѣ, гдѣ нашелъ весьма порядочное и относительно недурное помѣщеніе. Наемныя кареты были разобраны также для свиты Ихъ Величествъ. Въ иные дни я могъ нанять карету съ платою въ день по 16 рублей, но въ другіе и по этой цѣнѣ нельзя было достать кареты, и я поневолѣ долженъ былъ пользоваться каретою одного изъ подрядчиковъ, строившихъ Варшавско-Тереспольскую жел. дорогу. Въ ожиданіи пріѣзда Государя, я много ѣздилъ съ моею племянницею по Варшавѣ и былъ съ нею и съ сестрою на могилѣ моего брата Александра. Наканунѣ пріѣзда Государя я выѣхалъ въ 10 час. вечера изъ Варшавы въ экстренномъ поѣздѣ въ одномъ вагонѣ съ графомъ Бергомъ. Вагонъ былъ раздѣленъ на два отдѣленія: въ первомъ отдѣленіи помѣстился я, такъ какъ оно было проходное, а во второмъ, гораздо мѣньшемъ, Бергъ. Онъ вскорѣ вошелъ ко мнѣ безъ сюртука въ красной рубашкѣ. Окна въ вагонѣ были отворены, а ночь довольно холодная. Не дозволивъ затворить окна, онъ говорилъ со мною долго, не чувствуя холода. На ст. Граница, въ ожиданіи пріѣзда Государя, Бергъ ходилъ по платформѣ безъ шинели, несмотря на холодное утро, такъ что я долженъ былъ его оставить и войти въ комнаты пассажирскаго дома. При выходѣ Государя изъ вагона, я нашелъ его очень измѣнившимся и весьма мрачнымъ. Когда всѣ размѣстились въ вагонахъ поѣзда, въ которомъ Государь слѣдовалъ до Варшавы, я, сказавъ Бергу, что поѣздъ готовъ, спросилъ, можно ли ѣхать. Тогда графъ Адлербергъ сказалъ мнѣ рѣзкимъ тономъ, что въ поѣздѣ Государя нѣтъ фельдмаршаловъ и другихъ властей, кромѣ него, прямого распорядителя этого поѣзда, и что слѣдовало обратиться къ нему.

При всѣхъ моихъ встрѣчахъ съ Адлербергомъ это былъ единственный случай, при которомъ онъ обратился ко мнѣ начальнически. Полагаю,

что этимъ онъ хотѣлъ выказать свое значеніе не передо мною, а передъ Бергомъ.

Въѣзды Государя и Государыни въ Варшаву были торжественны. Моя племянница смотрѣла на нихъ изъ квартиры Э. И. Шуберскаго. На другой день по пріѣздѣ Государя, она и мать ея поѣхали въ Вѣну; имъ дали особый вагонъ и кондуктора, который привезъ мнѣ отъ нихъ извѣстіе изъ Вѣны. Въ продолженіе пребыванія Ихъ Величествъ въ Варшавѣ, дома ея были разукрашены коврами, а вечеромъ улицы, наполненныя народомъ, великолѣпно иллюминованы. Въ военномъ клубѣ былъ данъ великолѣпный, многолюдный балъ, на которомъ Государь сказалъ мнѣ, что на другой день послѣ обѣда проводитъ Императрицу до Скерневицъ, куда, кромѣ меня, никто изъ инспекціи по жел. дорогамъ не долженъ его сопровождать, а что по возвращеніи въ Варшаву, онъ немедля переѣдетъ на станцію Петербурго-Варшавской жел. дороги. Я успѣлъ нанять для этого дня экипажъ съ отличными лошадьми, но, несмотря на это, едва могъ проѣхать съ одной станціи на другую вслѣдъ за экипажемъ Государя, отъ котораго былъ оттѣсняемъ кавалерійскими офицерами, массою сопровождавшими Государя съ одной станціи на другую.

Государь во весь путь до Петербурга былъ мраченъ, рѣдко выходилъ изъ вагона. Въ Псковѣ меня позвали въ столовый вагонъ къ завтраку. На столѣ стояли чудесные плоды, поднесенные Государю бывшимъ губернскимъ предводителемъ дворянства барономъ Фитингофомъ (нѣсколько лѣтъ спустя умершимъ на Виленской станціи). Во время завтрака Государь имѣлъ видъ грустный и разсѣянный. По его окончаніи я взялъ какой-то фруктъ съ блюда. Адлербергъ выразилъ удивленіе, что я ѣмъ фрукты, и спросилъ, не люблю ли я и цвѣты. Я отвѣчалъ утвердительно. Это его очень удивило. Вслѣдъ за этимъ разговоромъ, Государь съ недовольнымъ видомъ всталъ и ушелъ изъ столоваго вагона. Ясно было, что покушеніе на его жизнь въ Парижѣ сдѣлало на него сильное впечатлѣніе.

Мельниковъ, пріѣхавшій съ Императрицею въ Варшаву, сопровождалъ ее до границы. Въ бытность его въ Варшавѣ, В. И. Граве увидалъ на его столѣ чертежи вагоновъ поѣзда Императрицы по Вѣнской жел. дорогѣ, съ указаніемъ мѣстъ для нея, ея дѣтей и лицъ ея свиты. Надписи мѣстъ были сдѣланы дурнымъ почеркомъ и полны грамматическихъ ошибокъ. Граве, замѣтивъ это, взялся ихъ переписать. Когда Мельниковъ мнѣ сказалъ, что надписи были сдѣланы ѣздившимъ съ Мельниковымъ медикомъ Шюцомъ, Граве выразилъ удивленіе тому, что Мельниковъ возитъ съ собою алопата, у котораго, конечно, не будетъ лечиться, и сверхъ того человѣка безграмотнаго, тогда какъ могъ бы имѣть при себѣ хорошаго чиновника. Мельниковъ отвѣчалъ, что возитъ Шюца для сбереженія расходовъ, потому что, гдѣ, какъ онъ выразился: «я скажу, чтобъ дать на водку гривенникъ, а Шюцъ норовитъ и того не дать и гривенникъ сбережетъ».

Желая продолжать службу хотя бы и не въ столь значительной должности, какъ «непосредственнаго помощника министра путей сообщенія по жел.

дорогамъ», котораго донесенія передавались на разсмотрѣніе въ департаментъ жел. дорогъ, я 22 февраля 1867 года представилъ Мельникову записку о раздѣленіи этого департамента на два, нисколько независимыхъ одинъ отъ другого учрежденія, именно: департаментъ по устройству жел. дорогъ и главную инспекцію по эксплоатаціи жел. дорогъ, на подобіе раздѣленія, существующаго въ министерствѣ публичныхъ работъ во Франціи. При представленіи этого предположенія я конечно расчитывалъ, что меня назначатъ во главѣ второго учрежденія и что такимъ образомъ мои донесенія не будутъ проходить черезъ департаментъ жел. дорогъ, въ которомъ или вовсе не обращали на нихъ вниманія, или смотрѣли недоброжелательно и въ такомъ видѣ ихъ объясняли Мельникову. На моей запискѣ отъ 22 февраля Мельниковъ положилъ резолюцію, которою просилъ подробнѣе развить мое предположеніе.

Пользуясь тѣмъ, что у него въ Варшавѣ было много свободнаго времени, я представилъ ему подробную записку объ образованіи особаго учрежденія, главной инспекціи желѣзныхъ дорогъ, оставляя на обязанности директора департамента желѣзныхъ дорогъ представить предположеніе о преобразованіи послѣдняго. Онъ прочиталъ ее при мнѣ и многое одобрялъ. Конечно, она отъ него поступила на разсмотрѣніе департамента желѣзныхъ дорогъ, который длиннымъ докладомъ отъ 4 сентября 1867 года, написаннымъ въ непріятныхъ для меня выраженіяхъ, отвергъ мое предположеніе и въ заключеніе полагалъ, что преобразованіе главной и частныхъ инспекцій можетъ быть произведено лишь одновременно и въ совокупности съ преобразованіемъ департамента и управленій правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, присовокупляя, что проектъ преобразованія послѣднихъ учрежденій, составляемый согласно съ указаніями Мельникова, близокъ къ окончанію.

Мельниковъ на этомъ докладѣ положилъ резолюцію: «представить мнѣ объ этомъ докладъ (барона Дельвига и департамента) при представленіи о преобразованіи департамента и управленій желѣзныхъ дорогъ, а до того времени дѣло это оставить безъ дальнѣйшаго движенія».

На этомъ дѣло и кончилось.

Я въ 1867 году получалъ, сверхъ казеннаго содержанія, своего дохода до 7.725 рублей. Изъ нихъ до 5.000 руб. получались въ апрѣлѣ и маѣ, такъ что къ концу послѣдняго мѣсяца въ 1867 году у меня оставалось, за всѣми уплатами, свободной суммы до 2.500 руб. Не рѣшаясь, какія бумаги купить на эти деньги, я полагалъ ихъ положить на текущій счетъ въ Государственный банкъ, въ которомъ встрѣтился съ служащимъ въ немъ Порфиріемъ Ивановичемъ Ламанскимъ. Онъ посовѣтовалъ мнѣ поступить съ паемъ въ 2.500 руб. въ члены С.-Петербургскаго общества взаимнаго кредита, о которомъ я до того времени не имѣлъ понятія, причемъ Ламанскій указывалъ мнѣ на возможность получать съ этихъ денегъ до 20% ежегодно. Тогда самый большой пай въ этомъ обществѣ допускался только въ 2.500 руб. Правленіе общества

неохотно принимало новыхъ членовъ съ такимъ значительнымъ паемъ, но для меня было сдѣлано исключеніе. Когда жена моя увидала свидѣтельство о принятіи меня въ члены съ отвѣтственностью, въ 10 разъ превышающею сдѣланный мною взносъ, она рѣшительно заявила о нежеланіи, чтобы я оставался въ этомъ обществѣ. Къ тому же на нее дѣйствовали разсказы, что дѣйствія общества подрываютъ дѣйствія Государственнаго банка, а она не могла допустить, чтобы я, всегда такъ много хлопотавшій о выгодахъ казны, могъ хотя косвенно участвовать во вредныхъ ей операціяхъ. Вслѣдствіе настояній жены моей, я просилъ въ обществѣ взаимнаго кредита, чтобы, согласно его уставу, черезъ 6 мѣсяцевъ мнѣ возвратили деньги по моему паю. Служащіе въ обществѣ заявили, что онъ можетъ быть немедля возвращенъ, причемъ изъявили удивленіе, что я не хочу пользоваться хорошимъ помѣщеніемъ моего капитала. Чтобы имѣть въ этомъ обществѣ текущій счетъ, по которому давали 5%, я остался членомъ общества съ паемъ въ 100 руб. и оставшіеся у меня 2.400 руб. положилъ на текущій счетъ общества и, кромѣ этого счета, другихъ денежныхъ операцій въ обществѣ взаимнаго кредита никогда не имѣлъ.

Здоровье моей жены было постоянно дурное. Въ послѣднее время она сильно страдала отъ ревматическихъ болей. Во время частыхъ припадковъ ея болѣзни при ней постоянно находились поперемѣнно племянница моя Э. С. Викулина, которая сама была слабаго сложенія, и М. Ф. Смитъ, находившаяся въ это время гувернанткою при дочери Софіи Гавриловны Голенищевой. Въ маѣ 1867 года, передъ отъѣздомъ сестры моей за границу, болѣзнь жены усилилась до того, что найдено было нужнымъ созвать консиліумъ медиковъ. Сверхъ постоянно лечившаго доктора Шмидта, были призваны доктора Здекауеръ и Боткинъ. Они, между прочимъ, нашли, что при состояніи здоровья жены и невозможности ей ежедневно выходить на воздухъ, она должна жить въ высокихъ комнатахъ, а лѣтомъ на дачѣ, но отнюдь не въ сыромъ мѣстѣ и, слѣдовательно, не въ Павловскѣ.

Шмидтъ, узнавъ, что я нанялъ въ Лѣсномъ, заявилъ, что ѣздить туда не можетъ, а рекомендовалъ, на время пребыванія жены въ Лѣсномъ, доктора Юлія Дмитріевича Левенсона. Этотъ выборъ былъ очень счастливъ.

Левенсонъ оказался весьма умнымъ человѣкомъ и знающимъ и опытнымъ медикомъ, лечащимъ простыми средствами и прибѣгающимъ къ латинской кухнѣ такъ рѣдко, что я, въ шутку, говаривалъ ему, что онъ, вѣроятно, не пишетъ рецептовъ по незнанію латинскаго языка. Онъ помогъ моей женѣ, заставивъ ее взять въ 1867 году 60 ваннъ. По нашей просьбѣ онъ лечилъ многихъ нашихъ знакомыхъ и всегда успѣшно, употребляя мало лѣкарствъ.

Послѣ консиліума женѣ сдѣлалось лучше отъ средствъ, присовѣтованныхъ Боткинымъ, но къ концу іюня она почувствовала себя снова нехорошо, такъ что не могла переѣхать на дачу до моего отъѣзда въ заграничный отпускъ, воспользоваться которымъ я спѣшилъ для леченія въ Карлсбадѣ и для осмотра Парижской выставки.

Приложеніе 1-е.

Замѣчаніе, сдѣланное А. В. Головнинымъ.

Великаго князя Константина Николаевича въ это время не было въ Петербургѣ, а если бы онъ и былъ тамъ *), то ничего не могъ бы сказать о Муравьевѣ, потому что, послѣ увольненія отъ должности намѣстника Царства Польскаго, Его Высочество въ продолженіе 10 лѣтъ ни слова не говорилъ съ Государемъ ни о Царствѣ, ни о Западномъ краѣ и тамошнихъ дѣятеляхъ, по принятой имъ системѣ, и не участвовалъ ни въ какихъ комитетахъ и совѣщаніяхъ по этимъ дѣламъ. Головнинъ никогда не былъ такъ близокъ къ Государю, чтобы имѣть возможность говорить Его Величеству о Муравьевѣ, а по принятому имъ правилу *никогда* не говорилъ Государю ни о комъ дурно, опасаясь, что произведетъ болѣе дурное впечатлѣніе, чѣмъ слѣдуетъ. Притомъ Головнинъ порицалъ не управленіе Муравьева *послѣ усмиренія, но систему услуженія*, основанную на томъ, что смѣшивались виновные съ невиновными.

Вслѣдствіе этой системы Головнинъ отрицалъ въ Муравьевѣ геніальность, которую видѣли въ немъ его поклонники. Что касается управленія краемъ послѣ усмиренія, Головнинъ открыто говорилъ, что Муравьевъ, какъ умный человѣкъ, лучше другого могъ бы, если бы только зналъ положительную волю Государя, перевести край изъ осаднаго положенія съ военнымъ произволомъ въ положеніе мирное съ уваженіемъ къ законамъ. Головнинъ, послѣ увольненія Муравьева, говорилъ, что его преемникъ не сумѣетъ это сдѣлать, а онъ сумѣлъ бы, если бы ему было твердо и рѣзко сверху приказано.

Недоброжелателями Муравьева были другіе, болѣе вліятельные люди, чѣмъ великій князь Константинъ Николаевичъ и совершенно безсильный Головнинъ. Государь издавна ненавидѣлъ Муравьева (c'est le mot). Князь А. Ѳ. Орловъ давнымъ давно говорилъ Головнину много разъ о Муравьевѣ: «c'est un homme de sac et de corde».

---

*) Великій князь въ это время уже вернулся въ Петербургъ.

Приложеніе 2-е.

Великій князь Константинъ Николаевичъ, вскорѣ послѣ разсказаннаго случая, чтобъ спасти своего адъютанта князя Ухтомскаго отъ разоренія и позора и своего гофмейстера Тенгоборскаго вывести изъ затруднительнаго положенія, выдалъ изъ своихъ суммъ безъ документа, на честное слово, первому 200 тыс. руб., а второму тридцать тысячъ руб. Обѣ суммы пропали: Ухтомскій разорился, Тенгоборскій умеръ. Великому Князю всегда вредили его формы, пріемы обращенія, манера говорить, и нужно знать его близко, чтобы цѣнить хорошія качества, далеко искупающія дурныя.

Приложеніе 3-е.

Козловская дорога и ея комиссіонерство.

М. Козлянинова, предсѣдателя правленія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги.

1868 года въ № 22 газеты «Москвичъ», авторъ торговаго обозрѣнія, говоря о подвозѣ хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ, коснулся дороги Козловской, которая, по заявленію торговцевъ, какъ сказано въ этой статьѣ, до того мало удовлетворяетъ потребностямъ перевозки, или столько предъявлено ей къ отправленію груза, что въ настоящее время она не принимаетъ отправокъ ранѣе конца мая или начала іюня.

По словамъ той же статьи, усиленный подвозъ хлѣба породилъ злоупотребленія служащихъ, скупающихъ вагонныя очереди и принимающихъ на комиссію грузы нѣкоторыхъ торговцевъ, въ ущербъ прочимъ отправителямъ. Обсуждая такого рода злоупотребленіе, имѣющее вредное вліяніе на торговлю, особенно при существующемъ неурожаѣ, авторъ возлагаетъ на администрацію дороги обязанность разъяснить, насколько это торговое извѣстіе справедливо и насколько заслуживаетъ уваженія.

Приличный тонъ статьи, явленіе довольно рѣдкое въ печати при разсужденіи о Козловской дорогѣ, и вызовъ редакціи, воздержавшейся отъ обвинительнаго приговора до разъясненія неблагопріятныхъ для дороги слуховъ, породили во мнѣ, какъ дѣятелѣ общества, желаніе печатно высказаться противъ нареканій и ознакомить читающую публику съ дѣятельностью Козловской дороги, извѣстной ей изъ односторонніхъ источниковъ.

Газета «Москвичъ» прекратила свое существованіе, и я обращаюсь въ редакцію «Московскихъ Вѣдомостей» съ просьбою не отказать въ помѣщеніи нижеслѣдующаго возраженія. Заранѣе прошу извиненія за нѣсколько подробное изложеніе, но Козловская дорога сдѣлалась въ настоящее время предметомъ обильнаго матеріала для нѣкоторыхъ печатныхъ органовъ, и потому я вынужденъ не слишкомъ щадить терпѣніе чи-

тателей. Впрочемъ, отвѣтъ на заявленіе, получившее мѣсто въ «Москвичѣ», вполнѣ исчерпываетъ всѣ пункты обвиненія, ибо съ одной стороны касается средствъ дороги и существующихъ порядковъ, а съ другой—тѣхъ затрудненій и препятствій, которыя встрѣчаетъ торговое сословіе при отправкѣ грузовъ.

Обращаюсь къ средствамъ дороги.

Чтобы судить о матеріальной силѣ и достаточности подвижного состава этой дороги, я обращаю вниманіе на то, что Рязанско-Козловская линія на протяженіи 198 верстъ устроена по Высочайше утвержденному проекту въ одинъ путь, при девяти промежуточныхъ станціяхъ. Сооруженіе дороги въ двухъ-рельсовыя колеи не имѣло бы и практическаго результата, такъ какъ сосѣдняя линія, Московско-Рязанская, выстроена также въ одинъ путь. При такихъ условіяхъ Козловская дорога имѣетъ возможность по графикѣ наибольшаго росписанія поѣздовъ, утвержденнаго правительственною инспекціею, пускать 10 поѣздовъ въ сутки по направленію къ Рязани и столько же обратно. Изъ числа этихъ десяти поѣздовъ: одинъ пассажирскій, одинъ смѣшанный для перевозки войскъ и арестантовъ при 10-ти вагонахъ съ грузомъ и восемь товарныхъ. Каждый товарный поѣздъ поднимаетъ въ зимнее время 25 груженыхъ вагоновъ или приблизительно 15.000 пудовъ, а всѣ восемь вмѣстѣ съ смѣшаннымъ до 210 вагоновъ или 120.000 пудовъ въ сутки. Изъ этого слѣдуетъ, что 200—210 груженыхъ вагоновъ, дѣйствительно отправляемыхъ Козловскою дорогою, по направленію къ Москвѣ, есть предѣлъ ея наибольшаго движенія. Распредѣляя затѣмъ изъ наибо́льшаго числа этихъ вагоновъ 125 на Козловъ, 60 на Ряжскъ и остатокъ на промежуточныя станціи и считая, что 125 Козловскихъ вагоновъ дѣлаютъ оборотъ до Рязани съ обмѣномъ на Рязанскіе вагоны въ трое, а остальные въ двое сутокъ, мы получимъ выводъ:

125×3=375 вагоновъ.
85×2=170 »

Итого. . . . 545 вагоновъ.

Къ этому числу прибавимъ на ремонтъ и непредвидѣнныя задержки 55 вагоновъ, слишкомъ 10%, и получимъ сумму въ 600 вагоновъ.

Слѣдовательно, 600 вагоновъ вполнѣ обезпечиваютъ при существующихъ условіяхъ наибо́льшее движеніе по Козловской дорогѣ. По уставу, подвижной составъ ея опредѣленъ въ 580 товарныхъ вагоновъ, 110 пассажирскихъ и 33 паровоза. Къ осени прошедшаго года пріобрѣтено 130 и еще заказано 100 вагоновъ при четырехъ локомотивахъ.

Поэтому Козловская дорога, владѣя въ текущую зиму 710 товарными вагонами, не только не нуждается въ подвижномъ составѣ, но имѣетъ еще нѣкоторый избытокъ.

Вмѣстѣ съ увеличеніемъ числа вагоновъ и упомянутымъ выше зака-

зомъ, правленіе приступило къ сооруженію трехъ полустанцій, нынѣ окончательно устроенныхъ, при содѣйствіи которыхъ увеличится скрещеніе поѣздовъ, а съ прибытіемъ заказанныхъ четырехъ локомотивовъ и ста вагоновъ, число товарныхъ поѣздовъ будетъ усилено до 12 при 300 вагонахъ, ежедневно отправляемыхъ съ грузомъ къ Рязани.

Капитальныя затраты эти сдѣланы обществомъ въ увѣренности, что дорога Рязанская, принимающая груженые вагоны на обмѣнъ порожнихъ отъ Козловской, не отстанетъ отъ послѣдней въ капитальныхъ расходахъ на увеличеніе и улучшеніе своего подвижного состава и тѣмъ дастъ возможность усилить, до опредѣленнаго выше размѣра, ежедневный обмѣнъ, опредѣленный существующею конвенціею, какъ maximum для Рязанской дороги въ 216 вагоновъ.

Итакъ, Козловская дорога, владѣя совершенно исправнымъ и обезпечивающимъ ея движеніе подвижнымъ составомъ, единственно въ виду развитія эксплоатаціи въ будущемъ, затратила въ первый же годъ своего существованія:

1) на устройство трехъ промежуточныхъ станцій.	40.000 р.
2) на 100 товарныхъ и 3 скотскихъ вагоновъ.	172.000 »
Заказано:	
3) фабриканту Лауэнштейну еще 100 товарныхъ вагоновъ (изъ нихъ 50 прибудутъ въ мартѣ).	140.000 »
4) заводчику Борзигу 4 локомотива стоимостью.	80.000 »
Итого.	432.000 р.

Я объяснилъ, какимъ подвижнымъ составомъ дорога располагаетъ (810 вагоновъ, 33 паровоза въ 1867—1868 году; 910 вагоновъ и 37 паровозовъ въ 1868—1869 году), какой размѣръ подвижного состава соотвѣтствуетъ наибо́льшему движенію ея, какіе сдѣланы обществомъ расходы для будущей эксплоатаціи, и мнѣ кажется, что каждый безпристрастный читатель, ознакомясь съ этими данными, отдастъ справедливость администраціи въ заботливости ея о своихъ и мѣстныхъ интересахъ и сниметъ съ Козловской дороги клеймо несостоятельности и равнодушія къ потребностямъ перевозки.

Впрочемъ, слово несостоятельность, какъ понятіе относительное, требуетъ разъясненія. Если подъ несостоятельностію понимать невозможность перевозить безостановочно предлагаемые грузы, то я заранѣе отказываюсь быть въ этомъ случаѣ защитникомъ Козловской дороги. Такимъ свойствомъ не перестанетъ она страдать до сооруженія новой и устройства примыкающей къ ней конечной дороги, которая унаслѣдуетъ отъ Козловской всѣ хлопоты и безконечныя затрудненія въ размѣщеніи грузовъ на станціяхъ и одновременномъ ихъ отправленіи по дорогѣ.

Постараюсь разъяснить мою мысль болѣе обстоятельно.

Козловская дорога, первая изъ вновь сооруженныхъ линій, достигла хлѣбоносныхъ житницъ нашего отечества. Губерніи Рязанская, Тамбовская, Пензенская, Воронежская, отчасти Орловская и Саратовская, сдѣлались ея поставщиками и съ перваго же дня движенія отправители этихъ губерній потребовали безостановочнаго пріема и отправки десятковъ милліоновъ пудовъ хлѣба, поспѣвающаго и подвозимаго въ одно время къ дорогѣ. Мѣстные торговцы и землевладѣльцы, съ нетерпѣніемъ ожидавшіе жел. пути, встрѣтивъ затрудненіе въ сдачѣ товара на станціи, разочаровались въ предположеніи доставить запроданный хлѣбъ безъ всякихъ задержекъ къ назначенному времени. Разочарованіе это было тѣмъ сильнѣе, что, вмѣстѣ съ необходимостію ожидать очереди на нагрузку, увеличился и расходъ провозной платы, сопряженный съ храненіемъ товара въ Козловѣ, подвозкой его къ станціи и платой комиссіонерамъ, образовавшимся въ то время для передачи иногородныхъ грузовъ на жел. дорогу.

Неосновательность жалобъ отправителей на задержки хлѣба по станціямъ сдѣлается очевидною для каждаго, не имѣющаго и понятія въ эксплоатаціи, когда мы въ оправданіе Козловской дороги скажемъ, что на подвозъ почти годичнаго груза предполагается не болѣе четырехъ мѣсяцевъ саннаго пути; что дорога эта, лишенная сравнительно товара въ лѣтніе мѣсяцы по октябрь, перевезла 24.600.000 пудовъ, изъ числа которыхъ большая часть предъявлена къ отправленію въ этотъ непродолжительный періодъ зимняго времени. Ясно, что скопленіе грузовъ зимой доходитъ до такихъ размѣровъ, что мѣстное управленіе вынуждено вести не только вагонную очередь, но и особый очередной списокъ для предварительнаго ввоза товаровъ на станцію. Въ настоящій моментъ на Козловской станціи сложено до $1\frac{1}{2}$ милліона пудовъ, а въ самомъ городѣ, по удостовѣренію купечества, имѣется 5 милліоновъ, запроданныхъ въ Петербургъ на май мѣсяцъ.

Для такого количества грузовъ вмѣстилища Козловской станціи, простирающіяся до 2.232 кв. саж., конечно, не достаточны. Устроить платформы для 7—8 милліоновъ пудовъ значило бы затратить безвозвратно до 500 тыс. р. на годъ и никакъ не болѣе 2 лѣтъ, потому что въ будущую зиму и Воронежская дорога и предполагаемая Тамбовская линія сдѣлаютъ самостоятельный грузъ Козлова ничтожнымъ, въ сравненіи съ настоящимъ, а затраченная на платформы сумма обратится въ мертвый капиталъ.

Затрудненіе администраціи удовлетворить въ этомъ отношеніи требованіямъ отправителей значительно еще усложняется несостоятельностью Николаевской дороги. Задержки ея въ пріемѣ грузовъ отъ Московско-Рязанской дороги вынуждаютъ послѣднюю въ свою очередь отказывать въ пріемѣ на перегрузочную (на путяхъ Николаевской дороги) платформу петербургскаго товара, который вслѣдствіе этого поставленъ въ худшее положеніе, чѣмъ московскіе грузы, лежитъ мѣсяцы на платформахъ и, занимая непроизводительнымъ образомъ драгоцѣнное мѣсто, служитъ,

кромѣ того, помѣхой къ пріему на станціи ближайшей очередной клади.

Привожу данныя, не лишенныя интереса для отправителя и эксплоататора. Петербургскій товаръ не отправлялся по Козловской дорогѣ съ 1 января 1867 года по настоящее время въ теченіе 212 дней. Перегрузная платформа, на которую товаръ съ Рязанской дороги передается Николаевской, была закрыта для товаровъ, идущихъ съ Козловской дороги:

Въ январѣ	11	дней.
» февралѣ	26	»
» мартѣ	31	»
» апрѣлѣ	5	»
» маѣ	11	»
» іюнѣ	14	»
» іюлѣ	12	»
» августѣ	4	»
» октябрѣ	15	»
» ноябрѣ	21	»
» декабрѣ	20	»
» январѣ и февралѣ текущаго года	42	»

Изъ этого скорбнаго листа усматриваемъ, что перегрузная платформа была къ услугамъ Козловской дороги въ тѣ именно мѣсяцы, когда въ услугахъ ея не было надобности, т.-е., когда петербургскаго товара не имѣлось въ наличности къ отправленію.

Строгіе судьи изъ числа отправителей, а также изъ числа любителей писать обличительныя статьи за недорогую плату, видимо не желаютъ вникнуть въ дѣло и его естественныя препятствія и не перестаютъ порицать дорогу и ея администрацію за остановки въ пріемѣ и отправленіи грузовъ.

Доказавъ съ одной стороны достаточность подвижного состава Козловской дороги, а съ другой невозможность удовлетворить одновременно мѣстныхъ отправителей и при двойномъ комплектѣ локомотивовъ и вагоновъ, я перейду къ существующимъ на дорогѣ правиламъ и порядкамъ и постараюсь доказать несправедливость жалобъ на преимущественную отправку одного товара въ ущербъ другому, несоблюденіе очередей и другія злоупотребленія Козловской дороги.

Желаніе мое сказать нѣсколько словъ въ огражденіе служащихъ на этой дорогѣ относится, впрочемъ, къ настоящему личному составу и настоящимъ правиламъ. Не оправдывая обнаруженныхъ въ первое время эксплоатаціи безпорядковъ, прекращенныхъ, впрочемъ, въ то же время правленіемъ, удалившимъ въ мартѣ мѣсяцѣ прошлаго года и главныхъ дѣятелей и большую часть подчиненныхъ имъ лицъ, я долженъ, однакожъ, замѣтить, что неурядица въ первые мѣсяцы движенія есть явленіе совер-

шенно понятное въ исторіи желѣзнодорожнаго дѣла. Извиняя такіе безпорядки, я становлюсь на сторону порицателей произвола и неурядицы въ то время, когда и управленіе и дорога вошли въ колею, ознакомились съ дѣломъ и втянулись въ него.

Моя задача, слѣдовательно, доказать, что злоупотребленій, съ уничтоженіемъ въ мартѣ мѣсяцѣ комиссіонерства служащихъ, на Козловской дорогѣ не существуетъ, что администрація ея не допускаетъ произвола и готова стать съ покойною совѣстью на судъ общественнаго мнѣнія. Вмѣстѣ съ тѣмъ я выясню причины, побуждающія отправителей города Козлова жаловаться на служащихъ и правленіе и такъ упорно увѣрять читающую публику въ существованіи и въ настоящее время злоупотребленій и произвола.

Общественное мнѣніе дорого всякому, тѣмъ болѣе оно цѣнно обществу in corpore и его администраціи, а потому прошу позволенія высказаться подробно и прослушать насъ до конца.

Козловъ, какъ городъ искони промышленный, хорошо понялъ всѣ свои преимущества съ устройствомъ желѣзнодорожнаго пути. Первымъ дѣломъ мѣстныхъ отправителей было обезпечить имѣвшійся у нихъ грузъ своевременной доставкой въ Москву и Петербургъ и заручиться въ этихъ видахъ цѣлымъ рядомъ вагонныхъ очередей. Вслѣдствіе такой распорядительности Козловскихъ торговцевъ, иногородные грузы, подходящіе изъ другихъ мѣстностей къ Козлову, поставлены были въ самыя невыгодныя условія. Имъ приходилось или выжидать подъ открытымъ небомъ очереди въ теченіе мѣсяца, или подпасть подъ опеку Козловскихъ торговцевъ, охотно взявшихся быть посредниками въ передачѣ ихъ грузовъ за извѣстную плату на желѣзную дорогу, охранять кладь до наступленія очереди и высылать квитанціи послѣ сдачи указанному лицу. Само собою разумѣется, что иногородные торговцы предпочли послѣднее, и Козловъ такимъ образомъ упрочилъ за собою комиссіонерскую дѣятельность, мимо которой на станцію желѣзной дороги не проходило ни одного пуда иногороднаго товара. Высокая плата за эту услугу и значительный подвозъ груза, превышающій въ нѣсколько сотъ разъ количество мѣстнаго козловскаго груза, приманили къ этой дѣятельности не только торговцевъ, но и другихъ предпріимчивыхъ обывателей этого города. Иногородные отправители, выражаясь слогомъ Козловскаго корреспондента одной петербургской газеты, «рыдали и плакали», жаловались на безвыходное свое положеніе правленію дороги и правительству, а Козловъ ликовалъ.

Правленіе не могло не сочувствовать дѣйствительно стѣснительному положенію иногородныхъ отправителей и всѣми средствами старалось и старается возстановить равновѣсіе между городскимъ и иногороднымъ грузами. Въ этихъ видахъ разрѣшено было служащимъ въ ноябрѣ 1866 года, по примѣру Рязанской дороги, заниматься комиссіонерствомъ. Злоупотребленія отдѣльныхъ личностей вынудили администрацію дороги, къ

великому торжеству Козловскихъ комиссіонеровъ, прекратить это право въ мартѣ мѣсяцѣ 1867 года.

Неудавшаяся попытка эта не ослабила, однако же, рвенія Козловскаго правленія достигнуть своей цѣли, но рядъ предпринятыхъ въ этихъ видахъ мѣръ встрѣтилъ со стороны Козловскихъ обывателей не только противодѣйствіе, но такое ожесточеніе, съ какимъ отстаиваютъ только самые близкіе, кровные интересы.

За уничтоженіемъ комиссіонерства служащихъ уничтоженъ и жеребьевый очередной порядокъ, слѣдовавшій за записью, по которой крупнымъ отправителямъ предоставлялось болѣе вагоновъ, чѣмъ мелкимъ торговцамъ. Нечего говорить, что и тотъ и другой порядокъ давали широкое поле произволу и отправителямъ и агентамъ дороги: записи не соотвѣтствовали дѣйствительной потребности въ вагонахъ и породили скупщиковъ вагонныхъ очередей, вовсе не имѣющихъ товара.

Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ измѣнился личный составъ дороги, а вмѣстѣ съ нимъ и правила перевозки. Жеребьевый порядокъ, увеличившій нѣсколько права иногородныхъ отправителей, замѣненъ новымъ, дѣйствующимъ и въ настоящее время.

Существенныя его стороны заключаются въ слѣдующемъ:

Предъявляемый къ отправленію грузъ дѣлится на три категоріи, именно: очередной, выжидающій своего отправленія по общей записи; сюда относятся вещества, не подверженныя скорой порчѣ и гніенію; безочередной, который по своему свойству требуетъ немедленной перевозки (съѣстные припасы, мясо, живность) и, наконецъ, третья категорія для мелкихъ отправокъ, идущихъ въ нагрузку и дополненіе неполнымъ вагонамъ.

По всѣмъ этимъ тремъ отдѣламъ ведется послѣдовательная запись. Каждый отправитель записываетъ собственноручно въ очередную книгу количество требуемыхъ имъ вагоновъ, причемъ вноситъ тутъ же задатокъ въ 25 р. на каждый заявленный вагонъ.

Отъ задатковъ избавлены два послѣдніе разряда: мелкія записи и съѣстные припасы. Принятый задатокъ засчитывается въ счетъ провозной, опредѣляемой по тарифу по 75 р. съ вагона при полномъ грузѣ отъ Козлова до Москвы. Если при наступленіи очереди, заявленный товаръ не предъявляется къ нагрузкѣ, то задатокъ возвращается росписавшемуся.

Каждой записи въ три и менѣе вагона выдаются при наступленіи очереди всѣ вагоны сполна. Записавшимся на бо́льшее число вагоновъ выдается при наступленіи первой очереди также три вагона, но очереди по такимъ записямъ повторяются столько разъ, сколько число три содержится въ заявленной суммѣ вагоновъ и притомъ тѣмъ скорѣе, чѣмъ менѣе записей, и тѣмъ рѣже, чѣмъ записей болѣе.

Такимъ образомъ требованія и крупныхъ и мелкихъ отправителей удовлетворяются совершенно равномѣрно. Взиманіе задаточныхъ денегъ

уменьшило торгъ вагонными очередями и способствовало къ болѣе соотвѣтствующей наличному товару вагонной записи, но имѣло послѣдствіемъ цѣлый рядъ жалобъ правленію, правительственной инспекціи и министерству путей сообщенія со стороны Козловскихъ комиссіонеровъ. Между тѣмъ мѣра эта вызвана была крайнею необходимостію, потому что до взиманія задатковъ, во-первыхъ, вагонными очередями торговалъ всякій, не исключая нищихъ и ребятишекъ, а во-вторыхъ, и самыя записи, т.-е., требованія на вагоны, доходили до предѣловъ невозможнаго, потому что въ день заявлялось до 6.000 вагоновъ. Рядомъ съ жалобами Козловскихъ комиссіонеровъ въ правленіе поступило и заявленіе солидныхъ торговыхъ домовъ за подписью Буфѣева, Родоконаки, Сергѣева, Пегова, Пертина, Соболева, Макѣева и проч., просившихъ, чтобы при записываніи на очередь отправитель опредѣлялъ родъ товара, чтобы взиманіе задаточныхъ денегъ, какъ единственное огражденіе ихъ интересовъ, было оставлено въ своей силѣ и чтобы, къ предстоящему пріѣзду въ Козловъ барона Дельвига и предсѣдателя правленія, они, просители, были допущены для переговоровъ отдѣльно отъ тѣхъ господъ, интересы которыхъ съ ихъ интересами такъ рѣзко расходятся.

Выше означенный очередной порядокъ хотя значительно ослабилъ вредное вліяніе городскихъ комиссіонеровъ на транспорты иногородныхъ отправителей, но далеко не соотвѣтствовалъ еще радикальному возстановленію равновѣсія, къ которому стремилось правленіе. Преимущество оставалось все же за комисссіонерами: во-первыхъ, по возможности принимали на ихъ имя товары въ собственныхъ ихъ складочныхъ мѣстахъ, а во-вторыхъ, они имѣли способъ ежедневно лично и посредствомъ подставныхъ лицъ записываться на вагоны и такимъ образомъ запасаться впередъ лишними очередями на будущее время.

Козловскіе отправители, сознавая это преимущество, пользовались имъ до такой степени, что довели комиссіонерскую плату до 5 и 6 коп. съ пуда, нисколько не гарантируя своихъ довѣрителей въ тщательномъ сохраненіи товара и скорой отправкѣ, потому что грузы, за которые комиссіонеры получали большую плату, имѣли предпочтеніе передъ остальными и скорѣе послѣднихъ передавались на жел. дорогу.

Такое положеніе иногородныхъ отправителей породило съ ихъ стороны гужевую перевозку до Рязани и Москвы рядомъ съ жел. путемъ и побудило правленіе Козловской дороги положить конецъ вредной монополіи городскихъ комиссіонеровъ учрежденіемъ, вмѣстѣ съ правленіемъ дороги Рязанской, комиссіонерства отъ обоихъ обществъ на артельномъ началѣ.

Прежде чѣмъ познакомить читателей съ учрежденіемъ, надѣлавшимъ столько шуму въ печати и торговомъ мірѣ, я не могу не упомянуть о томъ, какъ неблагопріятно была встрѣчена въ Козловѣ молва о предположеніяхъ общества по учрежденію общаго для двухъ дорогъ комиссіонерства на артельномъ основаніи, съ какимъ недоброжелательствомъ пророчили Козловскіе обыватели этому созидаемому сопернику участь, постигшую

комиссіонерство служащихъ; въ то же время нѣкоторыя газеты, органы односторонняго взгляда Козловскихъ отправителей, совѣтовали правленію сперва озаботиться о внутреннемъ порядкѣ, а потомъ думать о какомъ-то пресловутомъ комиссіонерствѣ, которое далеко не по силамъ администраціи, ломающей головы пассажирамъ и терпящей злоупотребленія и неурядицы.

Похвальныя такія наставленія и готовящаяся буря въ Козловѣ не удержали однако же правленіе отъ приведенія въ исполненіе желаемой цѣли—доставить возможность иногороднымъ торговцамъ отправлять ихъ грузы помимо Козловскихъ обывателей, и предположенное комиссіонерство открыло свои дѣйствія 1 ноября 1867 года.

Услуга этого, заранѣе поруганнаго комиссіонерства заключается въ возможности производителю или торговцу, проживающему въ извѣстномъ разстояніи отъ жел. дороги, отправить подъ отвѣтственностью обществъ Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской жел. дорогъ запроданный товаръ въ Москву или Петербургъ, не затрачивая копѣйки денегъ на перевозку. Такъ, напримѣръ, товарохозяинъ, положимъ, въ Тамбовѣ или Кирсановѣ нанимаетъ мѣстныхъ извозчиковъ для доставленія принадлежащихъ ему, примѣрно, 1000 четвертей пшеницы въ Козловъ по 10 коп. съ пуда. Заключивъ съ ними условіе, отправитель снабжаетъ каждый транспортъ накладною, въ которой прописываетъ число мѣстъ, вѣсъ, мѣстожительство свое и получателя и слѣдующую извозчикамъ, при исправной доставкѣ товара, плату. Управляющій комиссіонерскою конторою въ Козловѣ свѣряетъ прибывающій грузъ, уплачиваетъ за провозъ извозчикамъ деньги, съ вычетомъ за порчу и утраты, и извѣстивъ отправителя о пріемѣ высланнаго хлѣба, размѣщаетъ принятую пшеницу въ спеціально устроенныхъ для комиссіонерскаго груза вмѣстилищахъ. Изодранные мѣшки тотчасъ же исправляются, подмоченное зерно сушится и по желанію товарохозяина раздѣлывается въ мѣшки, если оно было выслано въ ссыпномъ видѣ. Вмѣстѣ съ этимъ Козловская комисіонерская контора вноситъ прибывшія 1000 четвертей въ шнуровую книгу и заявляетъ товарной конторѣ соотвѣтствующіе этимъ 1000 четвертямъ 15 вагоновъ (по 100 пуд. въ каждомъ), которые записываются въ общую очередную вагонную книгу собственноручно управляющимъ конторою, наравнѣ съ прочими отправителями, съ обозначеніемъ рода прибывшаго товара, имени отправителя и пр.

При наступленіи очереди по общей записи управляющій, въ качествѣ частнаго отправителя, является въ товарную контору, выправляетъ дорожные документы и препровождаетъ квитанцію, вмѣстѣ съ грузомъ, въ Московскую комиссіонерскую контору. Эта послѣдняя записываетъ прибывающую пшеницу въ очередь на Николаевской дорогѣ, хранитъ ее до отправленія, наблюдаетъ за нагрузкой, вноситъ въ Москвѣ провозную плату по установленному тарифу Николаевской дороги съ страховою премію и затѣмъ пересылаетъ квитанцію вмѣстѣ съ разсчетнымъ листомъ Петербургской конторѣ, которая, заблаговременно увѣдомивъ получателя по

адресу о прибывающемъ товарѣ, выдаетъ ему квитанцію со взысканіемъ затраченныхъ денегъ за провозъ по тремъ дорогамъ и комиссіонныхъ издержекъ.

Прослѣдимъ, какъ велики затраты и авансы общественнаго комиссіонерства при перевозкѣ этихъ 1000 четвертей въ Москву и Петербургъ, какая взимается комиссіонерствомъ плата и насколько отправитель и получатель обезпечены въ сохранномъ доставленіи на мѣсто принятаго груза:

Извозчикамъ за 9.000 пудовъ по 10 коп. съ пуда (имъ плата доходитъ до 40 коп. пудъ)	900 р. — к.
Изъ Козлова до Москвы по тарифу $^1/_{30}$ съ пуда и версты съ нагрузкой	1252 » 80 »
Квитанціи	— » 4 »
Почтовый расходъ	— » 20 »
	2153 р. 4 к.
За соединительную вѣтвь между Рязанскою и Николаевскою дорогою по 0,29 коп. съ пуда	26 р. 10 к.
Перевозъ по Николаевской дорогѣ	14 » — »
Почтовый расходъ	— » 20 »
Итого . .	36 р. 30 к.

Итакъ, для провоза одной тысячи четвертей въ Петербургъ, комиссіонерство затрачиваетъ слишкомъ 3.600 р., избавляетъ отправителя отъ такого значительнаго расхода, а вмѣстѣ съ тѣмъ и отъ всякихъ хлопотъ и необходимости держать приказчиковъ въ Козловѣ, Москвѣ и Петербургѣ.

За всѣ эти услуги комиссіонерство взимаетъ $^3/_4$ коп. съ каждаго пуда, назначеннаго въ Москву, и $2^1/_2$ коп. съ товара петербургскаго. Противники общественнаго комиссіонерства, въ числѣ многихъ недостатковъ, указываютъ и на дороговизну комиссіонной платы и въ доказательство приводятъ цѣны частныхъ комиссіонеровъ, берущихъ по $^1/_2$ коп. съ пуда московскаго и $1^1/_2$ коп. съ пуда петербургскаго товара.

На это имѣю возразить, что дѣйствительно, съ устройствомъ общественнаго комиссіонерства, комиссіонеры частные сдѣлались менѣе требовательными, и дѣйствительно, понизили цѣны до указаннаго выше размѣра, но понизили только фиктивно, потому что вмѣстѣ съ платою за комиссію, т.-е., платой за трудъ, они ставятъ своимъ довѣрителямъ такіе расходы, которые общественное комиссіонерство принимаетъ въ счетъ этихъ $^3/_4$ и $2^1/_2$ коп. Они берутъ отдѣльно отъ комиссіонной платы и за подвозъ изъ собственныхъ складовъ къ станціи, за сбереженіе товара, покрышку его брезентами, гужевую перевозку съ Рязанской дороги на Николаевскую и проч., и въ концѣ концовъ, представляютъ своимъ довѣрителямъ нерѣдко счета въ четыре, пять и даже до 6 коп. съ пуда. Впрочемъ, высокая плата,

взимаемая обществомъ за комиссію, не должна смущать нашихъ противниковъ; напротивъ, чѣмъ выше цѣна общественнаго комиссіонерства, тѣмъ менѣе оно для нихъ опасно и тѣмъ спокойнѣе должны они смотрѣть на новое учрежденіе.

Но смотрѣть покойно Козловскіе отправители на учрежденное комиссіонерство не могутъ. Безпокоитъ ихъ не высокая цѣна, а раціонально обставленное дѣло, опасный соперникъ для ихъ собственныхъ кармановъ, сумѣвшій въ короткое время ослабить вредное ихъ вліяніе на иногородную торговлю и имѣющій цѣлью ихъ дѣятельность вредную обратить въ полезную, или вовсе ее уничтожить.

Имѣя въ виду эту благую цѣль и предстоящія выгоды для самого общества съ развитіемъ дѣла, правленіе Козловской дороги съ самаго начала поставило его на прочныя основанія, увеличило станціонныя вмѣстилища, спеціально для склада комиссіоннаго груза на 1552 кв. саж., что вмѣстѣ съ существовавшими платформами составляетъ площадь въ 5387 кв. саж.; закупило въ значительномъ количествѣ бревна и доски (для 3000 кв. саж.), на которыя комиссіонерскій товаръ, за недостаткомъ платформъ, укладывается въ бунты на дворахъ станціи. Такимъ образомъ, устройство складочныхъ мѣстъ для комиссіоннаго груза увеличило вообще площадь станціонныхъ вмѣстилищъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ дало большій просторъ Козловскимъ комиссіонерамъ въ прежнихъ платформахъ, предоставленныхъ исключительно въ ихъ распоряженіе.

Для пріема комиссіоннаго груза, подвергающагося тщательному осмотру, разсыпкѣ въ мѣшки, просушкѣ и проч., правленіе вошло въ соглашеніе съ московскою биржевою Шестова артелью, люди которой, получающіе по 40 р. въ мѣсяцъ, отвѣчаютъ передъ обществомъ артельнымъ имуществомъ за всякую утрату, недосмотръ и убытокъ довѣрителя.

Такимъ же обязательствомъ съ биржевою Вульфовою артелью, внесшею въ общественную кассу залогъ свыше 10.000 р., обезпечена правильная выдача комиссіоннаго товара въ Петербургѣ.

По смѣтѣ, утвержденной правленіемъ, на расходы комиссіонерству Козловской дороги, не считая расходовъ Рязанской, ассигновано:

на личный составъ.	16.900 р.
устройство платформъ и вмѣстилищъ.	15.000 »
канцелярскія принадлежности, книги и бланки.	2.500 »
наемъ помѣщеній для 4-хъ конторъ.	1.400 »
ихъ освѣщеніе.	350 »
отопленіе.	640 »
обзаведеніе мебелью.	980 »
Итого.	37.770 р.

Расходы эти такъ значительны въ сравненіи съ доходомъ, о которомъ скажу ниже, что издержки комиссіонерства, конечно, не покроются въ

настоящемъ году сборомъ въ $^3/_4$ и $2\,^1/_2$ к., половина которыхъ, по договору съ Рязанскою дорогою, составляютъ ея собственность. Обществу Козловской дороги остается затѣмъ надежда на будущее и утѣшеніе въ той пользѣ, которую приноситъ и доставитъ учрежденное комиссіонерство «торгующему сословію» въ настоящемъ смыслѣ этого слова.

Если сопоставить прочную обстановку комиссіонерства съ его отвѣтственностью именемъ двухъ акціонерныхъ обществъ съ капиталомъ въ 30.000.000 руб.—жалкому кредиту Козловскаго комиссіонерства безъ имени въ торговомъ классѣ и безъ прочнаго имущественнаго обезпеченія, то объяснится то озлобленіе, съ которымъ эти дѣятели стараются подорвать довѣріе правительства и общественнаго мнѣнія къ учрежденію, идущему въ разрѣзъ съ ихъ собственными расчетами.

Наиболѣе удобное средство избавиться отъ непріятнаго конкурента представляется для нашихъ противниковъ не въ нападкахъ собственно на общественное комиссіонерство, имѣющее такой значительный перевѣсъ надъ ихъ дѣятельностью, а въ нападкахъ на злоупотребленія агентовъ этого учрежденія, на солидарность этихъ агентовъ съ станціонными чинами коммерческаго движенія, не простительное будто бы предпочтеніе, отдаваемое администраціей дороги комиссіонерному грузу въ ущербъ прочимъ товарамъ; называя затѣмъ комиссіонерство орудіемъ обложенія земства, правильно взимаемою податью хлѣба въ страшную минуту голода, они увѣряютъ во всеуслышаніе, что по Козловской дорогѣ отправляется исключительно комиссіонный грузъ и, слѣдовательно, миновать комиссіонерство, не заплативъ излишнихъ противъ тарифа $^3/_4$ и $2^1/_2$ к. съ пуда, нѣтъ никакой возможности.

Обвиненіе это, тяжкое по своему свойству и получающее еще особенный оттѣнокъ въ настоящее время, не подкрѣплено ни однимъ доказательствомъ и высказано въ увѣренности, что клевета найдетъ вѣру въ читающей публикѣ, знакомой и съ неудавшимся комиссіонерствомъ служащихъ на Козловской дорогѣ, и съ несчастнымъ крушеніемъ поѣзда 8 февраля 1867 года.

Во всѣхъ такихъ обвиненіяхъ только громкія фразы, ложь и клевета и совершенное отсутствіе фактовъ, подтверждающихся на дѣлѣ. Назначенная по распоряженію министра путей сообщенія ревизія, а потомъ и лично главный инспекторъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ убѣдились въ отсутствіи какихъ-либо злоупотребленій, солидарности служащихъ и корыстныхъ со стороны администраціи распоряженій во вредъ торговымъ интересамъ.

Баронъ А. И. Дельвигъ въ бытность свою въ Козловѣ, въ концѣ прошлаго января, принималъ порознь двѣ депутаціи. Изъ нихъ одна, о которой я говорилъ выше, высказала свое полное сочувствіе къ учрежденному комиссіонерству и существующимъ на дорогѣ очереднымъ порядкамъ, а другая вмѣстѣ съ городскимъ головою, на предложеніе его превосходительства фактически доказать и указать нарушенныя очереди и злоупо-

требленія, только просила объ уничтоженіи общественнаго комиссіонерства.

Прибавлю къ этому, что въ декабрѣ минувшаго года, въ виду появившихся въ печати нареканій, по станціямъ дороги развѣшаны печатныя объявленія, въ которыхъ правленіе проситъ всѣхъ жалующихся на несоблюденіе установленной очереди справляться по книгамъ товарной и комиссіонерской конторъ и сообщать о результатѣ такихъ справокъ для преслѣдованія виновныхъ. Съ тою же цѣлью правленіе отнеслось и въ городскую Козловскую думу, предоставляя ей черезъ выборныхъ лицъ ревизовать очередныя и товарныя книги для совмѣстнаго съ нею устраненія всякихъ золъ и безпорядковъ.

Но какія послѣдствія такого обязательнаго со стороны администраціи предложенія? Тѣ же ругательныя статьи и тѣ же голословныя обвиненія и все тотъ же выводъ, что комиссіонерство отъ обществъ есть зло, клонящееся къ вынужденію отправителей сдавать товаръ на комиссію, взимать за эту комиссію по 2½ к. съ пуда и нажить вѣрнымъ способомъ въ теченіе года милліонъ.

Насколько всѣ эти обвиненія и выводы справедливы, мы усмотримъ изъ ниже слѣдующихъ данныхъ, сообщаемыхъ, впрочемъ, ежемѣсячно въ «Московскихъ», «Петербургскихъ» и «Биржевыхъ Вѣдомостяхъ» и въ «Голосѣ».

Въ ноябрѣ мѣсяцѣ перевезено по Козловской дорогѣ груза	1.927.575 п.
Изъ этого числа комиссіоннаго	54.927 »
Въ декабрѣ всего	2.721.309 »
Комиссіоннаго	254.040 »
Въ январѣ всего	3.054.395 »
Комиссіоннаго	397.413 »
За три мѣсяца со станціи Козловской дороги отправлено	7.703.209 »
Въ томъ числѣ комиссіоннаго	708.278 »
Изъ числа этой послѣдней категоріи отправлено въ Петербургъ товара, оплаченнаго 2½ коп.	115.081 »

Выручено всего комиссіонной платы 6.223 р. 51 к., половина которыхъ, именно, 3.111 р. 74½ к. составляютъ весь доходъ комиссіонерства Рязанско-Козловской дороги по 1-е февраля.

Изъ этихъ данныхъ читатель убѣдится, насколько администрація дороги стѣсняетъ права Козловскихъ отправителей, не прибѣгающихъ къ посредничеству комиссіонерства, грузы котораго не достигаютъ даже $^1/_{10}$ части всего отправленнаго въ теченіе 3 мѣсяцевъ товара.

Насколько вырученные 3.111 р. 74½ коп. приближаются къ воображаемому милліону и насколько сумма эта покрываетъ расходъ общества по комиссіонерству, предоставляемъ рѣшить безпристрастнымъ судьямъ, знакомымъ съ четырьмя правилами ариѳметики.

Въ огражденіе своихъ сослуживцевъ отъ обвиненія въ торгѣ вагонными очередями, какъ объ этомъ упоминаетъ «Москвичъ», я скажу только, что такое злоупотребленіе невозможно съ общественнымъ комиссіонерствомъ, слѣдящимъ за своими правами и за правами конкурентовъ, и становится совершенно немыслимымъ не только для служащихъ, но и для всякаго частнаго лица, съ тѣхъ поръ, какъ требуется, чтобы было опредѣляемо количество отправляемаго груза и называемъ хозяинъ, на имя котораго и отправляется квитанція.

Это обвиненіе, какъ и всѣ прочія, такъ же справедливо, такъ же подтверждается на дѣлѣ, какъ заявленіе нѣкоторыхъ печатныхъ органовъ, приписывающихъ безпорядки на Козловской дорогѣ распоряженіямъ и иниціативѣ П. Г. фонъ-Дервиза, сложившаго съ себя еще въ маѣ мѣсяцѣ прошлаго года званіе предсѣдателя правленія и мало подозрѣвающаго за границей, что съ его именемъ, заслуживающимъ, по меньшей мѣрѣ, уваженія, такъ безцеремонно обращаются корреспонденты, а вмѣстѣ съ ними и редакторы періодическихъ изданій.

Я имѣю нѣкоторое право, мнѣ кажется, обратиться въ редакціи и прочихъ газетъ и въ особенности къ тѣмъ, которыя такъ тщательно старались по одностороннимъ слухамъ знакомить публику съ дѣятельностью Козловской дороги, съ просьбою перепечатать настоящее возраженіе или извлеченіе изъ него при нижеслѣдующемъ приблизительномъ отчетѣ по эксплоатаціи Рязанско-Козловской желѣзной дороги:

валовая выручка въ теченіе года.	2.000.000	р. — к.
на версту дороги.	10.986	» 74 »

Выручка по движенію распредѣляется по слѣдующимъ статьямъ:

за перевозку пассажировъ и войска до 174.000 чел. и багажа до 100.000 пуд. на	318.532	р. — к.
за перевозку разнаго груза до 24.600.000 п. на. . .	1.619.421	» — »

Отъ разныхъ статей прихода, какъ то:

нагрузки, выгрузки и пр.	62.047	р. — к.
расходы эксплоатаціи до.	750.000	» — »
на версту дороги.	3.732	» 09 »
прибыль общества.	1.260.000	» — »
на версту дороги.	6.354	» 65 »

Отношеніе расходовъ къ выручкѣ 37 къ 63.
По стоимости постройки дороги 8,94%.

2007063078